16e Année ☙ N° 747

EUROPE : 0 FR. 50 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70

Tous les Samedis

11 Janvier 1913

VIE AU GRAND AIR

Ruck

LE MATCH FRANCE-ÉCOSSE

Les Français, après l'unique essai qu'ils ont réussi, en mauvaise position, au cours de la partie, tentent, sans succès, de le convertir en but.

PIERRE LAFITTE & Cie.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Cameras

de tous formats et de toute espèce pour plaques et pellicules.

Catalogue général N° 115 gratis.

ICA

SOCIÉTÉ ANONYME

.. Dresde ..

La plus grande fabrique en photographie de l'Europe

Représentant pr la France :

ICA-PHOTO

Paris,

42, rue de Bretagne

Officiers Ministériels

ison R. Rochechouart, 75. Contenance : 644 m. Paris Rev. br. 22.821 f. M. à p. : 220.000 fr. C. N., 21 janv. Me CONSTANTIN, 9, r. Boissy-d'Anglas.

nte au Palais, à Paris, le 18 janv. 1 13, à 2 h.

OMAINE DE ST-MONTANT communes de Fourgues de Beaucaire (Gard). 51 hectares 80 a. 87 c. venu : 8.200 francs. Mise à prix : 40.000 francs. LEBOUCQ, avoué à Paris, 29, rue des Pyramides; DANET et DELORME, avoués, et à Me JACQUES UDRIER, notaire.

Chemin de fer d'Orléans. — L'hiver aux lages nantaises. — Les plages nantaises, fréquentées l'été, sont aussi de délicieux éjours d'hiver par la douceur de leur climat.

En vue de faciliter l'hivernage dans ces tations, la Compagnie d'Orléans délivrera titre d'essai, du 1er novembre 1912 jusu'au mercredi précédant la fête des Rameaux 1913. aux familles d'au moins 3 personnes, des billets d'aller et retour collectifs prix réduits dits « Billets d'hivernage

Ces billets sont délivrés sous condition 'un parcours d'au moins 150 kilomètres aller et retour) de toute gare du réseau 'Orléans pour les stations comprises entre 'ornichet (inclus) et le Croisic (inclus).

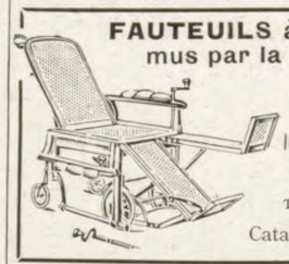
Léonard de Vinci et François 1er

« Sa Majesté avoit coutume d'asseurer à messire Léonard de Vinci, qui fust grand oubvrier es peincture et de grand aage, en le priant de boire ung peu de la royale liqueur La Françoise. « Beuvez pour m'amour, messire, ceste eau a l'apparence et l'imaige de l'or, mais, en vérité, elle est plus qu'or, pource qu'elle faict voire en or tout ce qu'on regarde. »

(Chronique de Lucas de Vallon.)

« La Françoise », Grande Liqueur de Cognac, créée à la Cour de François 1er

FAUTEUILS à MANIVELLES
mus par la personne assise



DUPONT

10, rue Hautefeuille

PARIS (VIe)

TÉLÉPH. : 818-67

Catalogue franco

MESSAGERIES AUTOMOBILES
ETRETAT-LE HAVRE

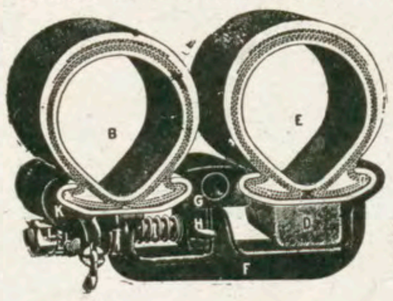
A CÉDER de suite. - PRESSÉ. - Cause de décès
Conditions avantageuses

S'adresser à M. R. MALLARD fils, à Etretat (S.-Inf.)

AUBRY & SIMONIN

ATELIER SPÉCIAL DE RÉPARATIONS

LORRAINE-DIÉTRICH, RENAULT, etc.



Licence générale des

CROCHETS LEFEVRE

POUR JUMELAGE

30-32

Boul. du Parc

NEUILLY-la-JATTE

Tél. 919

Je sais tout

Vous pouvez gagner
ces 50 francs en lisant
La Patte de Lapin roman-concours
qui commence dans le numéro
du 15 Janvier
par Léon Sazie

CHEMINS DE FER DE L'EST

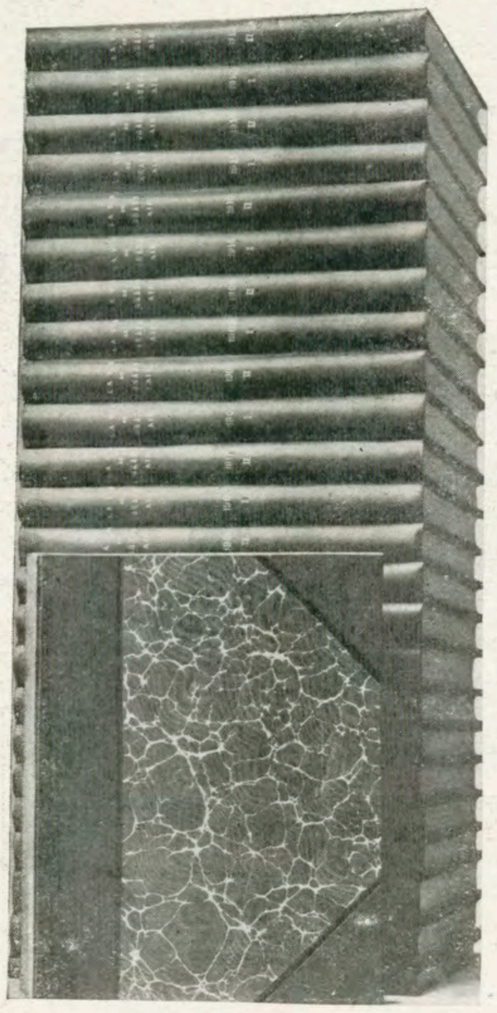
Voyages en Italie.

La Compagnie des Chemins de fer de l'Est a l'honneur d'informer MM. les Voyageurs qu'elle met à leur disposition différentes combinaisons de billets permettant de faire, dans des conditions très économiques, des excursions variées en Italie.

1° Dans toutes les gares de son réseau des billets d'aller et retour ou circulaires internationaux valables 60 jours au minimum et 120 jours au maximum, avec itinéraire tracé au gré des voyageurs ;

2° A Paris, et dans toutes les gares comprises sur le parcours, des billets circulaires à itinéraire fixe, valables 60 jours, permettant de se rendre en Italie par la voie de Belfort-Bâle-Saint-Gothard et d'en revenir par le Mont-Cenis ou par Vintimille ou inversement ;

Quatorze ans de Sport



COLLECTION DES QUATORZE PREMIÈRES ANNÉES DE

" LA VIE AU GRAND AIR "

Par le texte et par l'image, les numéros de *La Vie au Grand Air* forment la véritable

HISTOIRE SPORTIVE DES 14 DERNIÈRES ANNÉES

La Vie au Grand Air a vu naître l'Automobile, les Ballons dirigeables, les Sous-marins, les Aéroplanes.

Elle a connu et décrit tous les progrès, toutes les transformations du Cyclisme et de l'Athlétisme.

Elle a rendu compte par l'image de toutes les manifestations cyclistes, s'est consacrée, d'une façon très sérieuse, à l'étude du sport hippique.

C'est le seul journal illustré dans lequel on puisse retrouver les grandes rencontres qui comptent au Calendrier Athlétique.

Ses hors-texte en couleurs constituent une véritable galerie artistique, ses articles, ses illustrations sont la véritable

ENCYCLOPÉDIE DE TOUS LES SPORTS

La Collection forme 25 beaux Volumes

contenant près de 12.000 pages, 10.500 articles et plus de 3.500 illustrations

La Collection : brochée. **300** fr. ; reliée, **350** fr. payables 10 francs par mois ; au comptant, 10 0/0 d'escompte.

4 PRIMES GRATUITES D'UNE VALEUR DE 100 FRANCS SERONT DÉLIVRÉES A TOUT SOUSCRIPTEUR

Adresser les souscriptions à la Librairie PIERRE LAFITTE et Cie, 90, av. des Champs-Élysées, Paris

La Vie au Grand Air

N° 747 — 11 Janvier 1913

ABONNEMENTS :
France.. .. .. 24 francs.
Étranger. .. .. 28 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.
Les manuscrits et documents ne sont pas rendus

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

EMILE VÉDRINES A LA GUERRE BALKANIQUE (1)

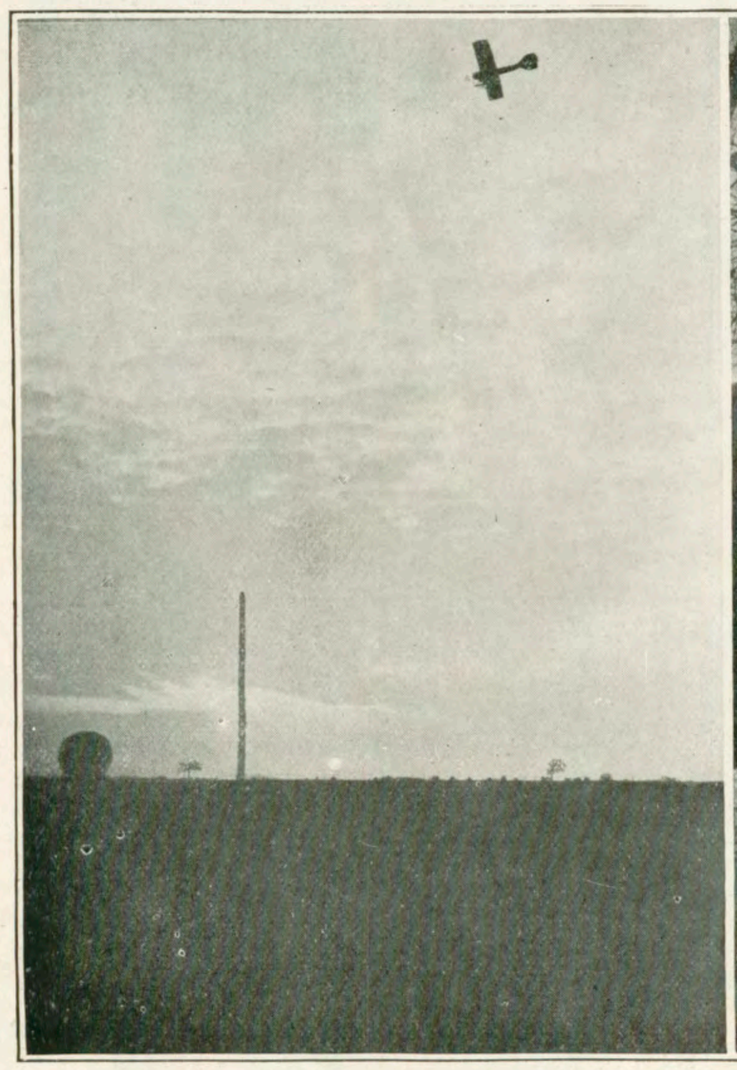
L'aviateur Emile Védrines, le frère du vainqueur de la Coupe Gordon-Bennett, est parti à la guerre des Balkans, au service de la Serbie. Il a effectué de très beaux vols, mais n'a pu se rendre utile comme il l'aurait désiré, le transport de son Deperdussin ayant subi de considérables retards en route. La photographie qu'il nous a envoyée le représente évoluant à la tombée du jour, après un voyage de Nisch à Belgrade avec passager. Dans notre prochain numéro, nous publierons un très intéressant article d'Emile Védrines sur l'aviation serbe à la guerre.

(1) Voir page 20.

L'AVIATION A LA GUERRE

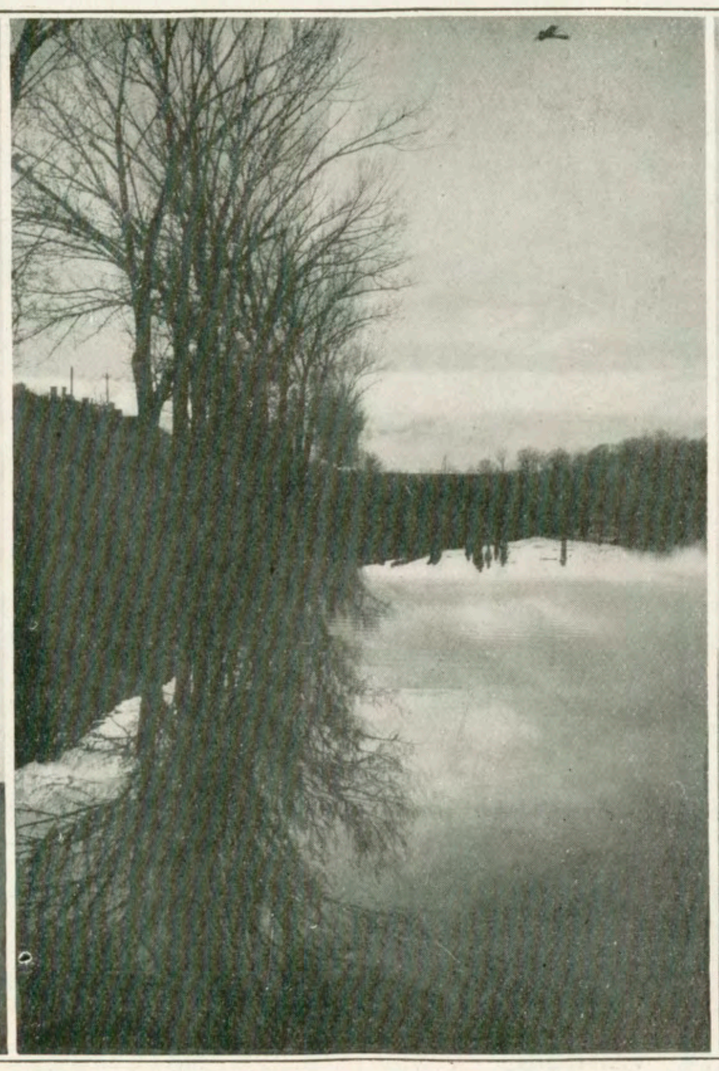
ÉMILE VÉDRINES AU DÉPART

L'excellent aviateur, Emile Védrines, qui s'est engagé à la guerre balkanique au service de la Serbie, a réussi de très beaux vols. Quoique ne devant évoluer que sur Deperdussin, il prit place également sur d'autres appareils. Sur notre cliché : il se prépare à s'envoler avec le lieutenant Stankovitch.



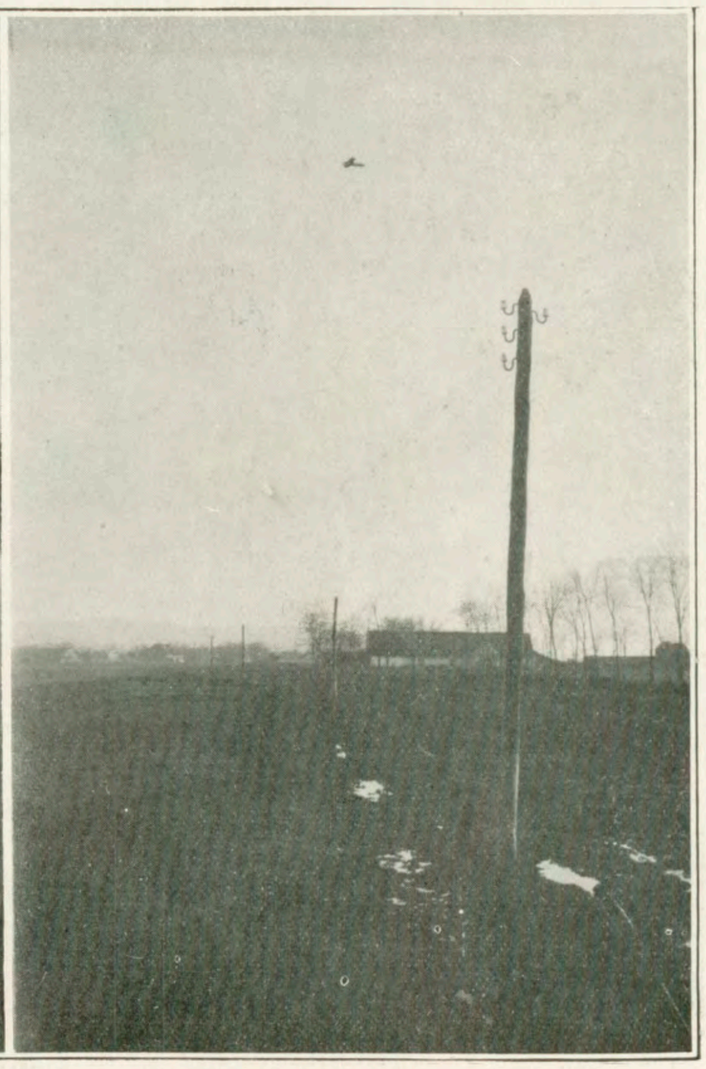
UN VOL DANS LA NUIT

Le 30 décembre 1912, Emile Védrines va évoluer dans la nuit, avec un officier observateur, au-dessus de Belgrade.



AU-DESSUS DE LA SAVE

Emile Védrines, sur un appareil pris aux Turcs, vole au-dessus de la Save, à l'embouchure du Danube, et sur la région de Belgrade.



E. VÉDRINES FAIT DE L'ALTITUDE

Nous avons reçu d'Emile Védrines une lettre très intéressante sur l'aviation en Serbie. Nous la publierons dans notre prochain numéro.

DE L'AVANTAGE QU'ONT NOS LECTEURS A S'ABONNER A LA « VIE AU GRAND AIR »

Nous attirons tout spécialement l'attention de nos lecteurs sur l'économie réalisée en s'abonnant à la *Vie au Grand Air*, au lieu d'acheter cette revue au numéro. Outre l'agrément qu'on a de la recevoir régulièrement chez soi, on ne débourse que 24 fr., au lieu de 29 fr. 50, soit une économie de 5 fr. 50.

Chaque abonné a également droit à *deux primes gratuites*, à choisir dans la liste spéciale envoyée franco sur demande. Chaque prime ayant une valeur de 12 francs, l'abonnement se trouve ainsi entièrement remboursé. Il bénéficie également de nombreux avantages énumérés au *Carnet Multiprimes*, dont une nouvelle édition vient de paraître, et qui est adressé sur demande accompagnée d'une bande d'abonnement et de 0 fr. 50 pour frais divers (étranger, 0 fr. 75).

PROPOS D'UN SPORTSMAN

HOSPITALITÉ ÉCOSSAISE

Tout s'en va, même le respect des saines traditions et des formules toutes faites. A qui se fier, ô mon Dieu?

L'hospitalité écossaise semblait être une de ces idées reçues à jamais et pour toujours. Bien qu'en réalité, ce soient les hommes qui portent là-bas les jupes les plus courtes, qui n'a rêvé, étant jeune homme d'aller pousser sa pointe en ce charmant pays?

Hélas! j'y suis allé. On m'y a offert de la pluie, du brouillard, des choux, du whiskey et une effroyable mélancolie qui se mue le dimanche en une neurasthénie profonde. Ce fut tout. Un Anglais farceur (il y en a) m'avait même affirmé qu'il était interdit d'y siffler dans la rue le dimanche et que c'était considéré comme plaisir prohibé. Voilà, au vrai, l'hospitalité écossaise.

Les équipiers de football de la sombre Calédonie — c'est le nom poétique de l'Ecosse — ont dû s'apercevoir le 1er janvier dernier, au Parc des Princes, qu'ils n'étaient pas dans leur pays. Jamais on n'a tant sifflé, bien que ce fût jour de fête. Il est vrai qu'on sifflait un Anglais, ce qui jadis eût été un régal pour tout bon « highlander ». On sifflait l'arbitre du match, M. Baxter, sous prétexte qu'il avait sifflé, mal à propos lui-même, dans le match.

L'infortuné put méditer à loisir le proverbe un peu estropié: « Siffler n'est pas jouer »,

Comme les sifflets ne suffisaient pas, on y joignit délicatement quelques coups de cannes et quelques jets de pierres, à la manière antique, si bien qu'on blessa un Ecossais.

— Voilà, dira M. Baxter, la politesse française; si c'est là le peuple le plus poli de la terre, que peuvent bien être les autres?

Et lui aussi répètera bien tristement:

— Tout s'en va, à qui se fier, ô mon Dieu?

J'ai interviewé l'un de ces forcenés, et j'ai essayé de le raisonner:

— Comment, lui dis-je, vous n'avez pas honte? Maltraiter un arbitre du football? Ne savez-vous pas que ses décisions sont formelles et sans appel?

— C'est bien ça qui a fait tout le malheur, me répondit cet homme ingénu. Quand il n'y a pas d'appel, il n'y a plus d'autre ressource que la cassation...

— Alors?

— Alors, on est allé en cassation. On y a cassé... la figure.

Il ne dit d'ailleurs point la figure. *Vous n'avez pu le croire un seul instant.*

AVIATION

L'aviation à la guerre

Le récit d'un aviateur français au service des bulgares.

J'ai fait mon apprentissage de pilote à l'aérodrome de Bron à Lyon sous la conduite de mon ami Léon Cheuret (ancien recordman des voyages sur ville avec passager), avec comme professeur un autre ami peu connu, mais merveilleux instructeur, Louis Plantier. Grâce à ces deux maîtres, mon éducation fut rapide: je passai en effet mon brevet en six leçons, sans aucune casse.

La guerre des Balkans éclate. J'écris le 20 octobre 1912, à Ferdinand Ier une lettre très brève :

A Sa Majesté Ferdinand Ier,
en son palais de Sofia (Sofia) Bulgarie.

Majesté, je suis aviateur français et je viens vous offrir mes services pour la durée de la guerre en qualité d'éclaireur. Mes conditions sont les suivantes: 5.000 francs par mois, voyage payé aller et retour en 1re classe, engagement minimum: un mois; maximum: trois mois. Je vole sur biplan Henry Farman. Espérant que vous ferez à ma demande un accueil favorable, je vous prie d'agréer, Majesté, l'expression de tout mon respect.

Le 25 octobre, je recevais à l'aérodrome la dépêche suivante :

Partez immédiatement pour le quartier général Staro-Zagora.

Général Fitcheff, chef d'Etat-Major général.

Cheuret, comme directeur de l'aérodrome passa aussitôt cette autre dépêche :

Général Fitcheff, aviateur Paillard partira d'urgence sitôt reçu télégraphiquement première avance de mille francs.

Signé: Léon Cheuret.

Je reçus avis du quartier-général bulgare que la somme demandée allait me parvenir et le 4 novembre, étant en possession de mon à-compte, je gagnais Paris.

La journée du 5 fut très prise: passe-ports, légation bulgare, visite aux amis. M. Hanriot voulut bien me donner d'utiles conseils, ainsi que Bielovucic; adieux aux amis et à 7 heures je prenais l'Orient-express qui m'amenait le lendemain soir à Budapest. Forcé de m'arrêter une journée, car l'Orient ne continuait pas jusqu'à Belgrade, je fus reçu d'une façon merveilleuse a l'Aéro-Club Hongrois, par MM. Piony Béla et Piony Aladar. Après une bonne journée passée dans cette ville superbe qu'est Budapest, il me fallut reprendre l'Orient-express.

L'AVIATEUR FRED PAILLARD.

A la gare, j'aperçus, descendant du train qui venait de Paris, un jeune homme à l'allure de Français: c'était Olivier. Lui ayant adressé la parole pour lui demander où il allait, il me répondit d'une façon évasive et chercha à filer. Me voyant avec deux personnes, il avait eu peur d'être tombé dans un traquenard de la police autrichienne, qui aurait tenté de l'empêcher de continuer sa route, car il allait, lui aussi, chez les Bulgares.

Une fois Budapest quitté, Olivier devint moins farouche et à partir de ce moment nous fûmes inséparables.

Le 8 au matin, nous étions à Belgrade, en pleine neige et c'est là que nous quittâmes la « civilisation ». Nous nous embarquâmes dans un train militaire à destination de Sofia. Fort heureusement, un compartiment de 1re classe nous avait été réservé, sans quoi le voyage aurait été terrible, le convoi n'arrivant dans la capitale bulgare que le lendemain matin.

Sofia! notre matinée se passe de ministère en ministère, langue un peu difficile à comprendre! et pour cause. Enfin, à 4 heures du soir, on nous annonce que nous allons partir pour la deuxième armée à Mustapha-Pacha. En entendant ce nom, nous bondîmes de joie, Mustapha-Pacha représentait pour nous le commencement de l'Orient ; mais hélas! il fallut, une fois arrivés à destination, constater que nous nous étions trompés.

Après un jour et demi de voyage, nous arrivâmes à Mustapha.

C'était le lundi 11 novembre, par une pluie torrentielle, des routes épouvantables encombrées de convois et de troupeaux, près de huit kilomètres à faire dans la boue avant d'être dans la « ville ». Pour nous remettre de nos émotions, il nous fallut reprendre la route de la gare près de laquelle était l'aérodrome ou mieux le champ de bric-à-brac. Pas de hangars, des toiles plus ou moins en état. Il est vrai qu'à part deux appareils, le reste ne valait pas la peine d'être couvert. Les Bulgares avaient trouvé un aérodrome superbe selon eux! D'un côté des collines et des bois, de l'autre des arbres, des marais, en arrière des marais et devant, la Maritza. Ce terrain en contrebas était complètement inondé par l'eau. Les appareils étaient presque inondés et la profondeur était assez grande par endroit.

Nous fîmes, en compagnie d'un officier bulgare, le plus charmant camarade que j'aie trouvé sur le théâtre de la guerre, le lieutenant Calinoff, le tour des appareils.

Il y avait là:

2 monoplans Blériot 50 chx Gnôme. (monoplaces),

2 monoplans Blériot 70 chx, Gnôme (biplaces), queue de pigeon.

2 monoplans russes, sans tendeurs, charnières tenant les gouvernails de profondeur et de direction : en cuir fin... (cuir de Russie, bien entendu), le gauchissement se faisant par volets, 50 chx, Gnôme, *tri-places.*

5 vieux Blériot (bi-places), vendus jadis à la Russie et revenant en droite ligne de là, sans moteurs, ni ailes.

2 monoplans, copies Nieuport, 70 chx, Gnôme (Russes). Un de ces appareils fut livré sans ailes. Copie grossière de l'appareil français, l'appareil ne pouvait même pas rouler, car le train d'atterrissage ne résistait pas. La marque de fabrique, traduite du russe, était : « Miller, à Moscou. Aéroplanes, no 28. »

2 monoplans, copies de Blériot (monoplaces), 50 chx, venant de Russie. Appareils inexistants, ailes n'ayant aucune forme se rapprochant du vrai Blériot, les attaches n'avaient aucune solidité.

2 monoplans Bristol.

2 biplans Bristol (biplaces).

1 biplan Sommer (biplace), 70 chx, Renault.

1 biplan Voisin (biplace), 70 chx, Renault.

4 Albatros, moteurs 120 chx, Argus. Appareils qui, à leur découpure, sentaient la fabrication élégante d'Outre-Rhin, et qui eurent tous le sort qu'ils méritaient!

5 biplans, copies H. Farman, 50 chx (biplaces). Ces 5 appareils furent payés 250.000 francs à une compagnie russe. Copies épouvantables du dernier type de Farman.

L'aviation était sous les ordres d'un colonel nommé W... qui n'avait jamais entendu parler même d'aéroplane. Un jour que nous essayions de lui faire comprendre que les appareils français étaient supérieurs à tous, il nous répondit que c'était faux et nous le prouva brièvement:

— Quand un appareil français tombe de haut, il se brise, tandis qu'un appareil allemand se tord, mais il n'est pas en miettes!!!

Il s'était surtout occupé de l'aviation avant la guerre, au moment où il faisait les achats avec son ami, le lieutenant P..., ou avec le fameux lieutenant L... Les commandes se passèrent à Moscou ou en Allemagne, car le rapport était meilleur pour eux qu'en France. Une maison française n'eut la commande que d'un seul biplan, car le constructeur ne voulut pas remettre de pot-de-vin à un lieutenant, qui venait de terminer son apprentissage chez lui, et qui était chargé d'acheter un appareil. Ce lieutenant acheta un superbe « Albatros ».

Etant engagé sur biplan Henry Farman et n'ayant pas possibilité d'en avoir un, je refusai tout arrangement avec les biplans russes, copies de notre appareil. Mais ne voulant pas rester sans voler, je demandai un monoplan.

Aussitôt, on m'offrit les copies étrangères; les lieutenants bulgares, qui avaient fait acheter, par leur gouvernement, des appareils incapables de voler ou conduisant le pilote droit à la mort, n'avaient pas le courage de voler dessus.

Que pourraient me répondre sur ce point, les lieutenants P..., S... ou L..., par exemple?

Je refusai, ainsi qu'Olivier, toute copie d'aéroplane, nous voulions des appareils français et il était inutile d'insister pour nous faire changer d'avis.

J'obtins un Blériot 50 chx, nous étions deux dessus, mais deux Français s'arrangent toujours.

Mon premier vol fut fait le 13 novembre après-midi: le temps était beau et le vent presque nul. Mon but était de voler sur Andrinople, sans aucune mission spéciale. J'avais 32 kilomètres à faire pour arriver sur la ville, autant dire une promenade. Je pris un peu de hauteur et filai vers la ville assiégée. Je ressentis beaucoup de remous, car, sous moi, le pays n'était qu'inondation. Enfin, j'aperçus la mosquée au loin. A ce moment, étant signalé, les forts ouvrirent le feu sur moi. Les shrapnells éclataient de toutes parts, mais j'étais haut et, à aucun moment, je ne sentis le moindre danger.

Je passai à 1.100 mètres entre les forts de Kazeltépé et de Marache; le premier, qui est élevé, tirait tant et plus sur moi, mais simplement l'odeur de poudre m'atteignait, odeur pénétrante, mais pas trop désagréable, car elle vous fouette le sang et vous donne plus d'audace.

Virages au-dessus de la ville? J'y serais resté une journée entière si l'essence et l'huile l'avaient per-

mis, car une fois sur ce point, les obus et les shrapnells ne venaient pas dans ma direction. Mais comme tout a une fin, même les plus beaux virages, je repris la direction de Mustapha-Pacha. Comme pour un grand personnage, les forts et batteries turcs me saluèrent à toute volée et je rentrai en parfait état au camp bulgare.

Mes autres vols furent identiques au précédent, direction très simple : la Maritza et la ville, et toujours le salut bienveillant des pièces de Krupp. C'est un bruit que l'on ne peut oublier aisément. En écrivant, je ressens encore comme des bourdonnements!

Avec Olivier, nous alternions nos sorties, et enfin je pris la direction de Tchorlou, 182 kilomètres, ce qui fut vite fait, et de là, par le train, je regagnai Sofia.

Le gouvernement bulgare, étant loin d'être très sûr, il fallait prendre ses précautions et je jugeai utile de demander le payement de mon premier mois avant de continuer un second. Après forces démarches et surtout grâce à l'intervention de la légation de France à Sofia, j'obtins le payement d'une partie de ce qui me revenait. Il me reste encore 4.000 francs à toucher, mais le ministre de France m'a promis son appui et d'ici quelques jours j'espère être payé.

Olivier, lui, est toujours à Sofia, attendant le bon vouloir des bureaucrates bulgares.

Avant de terminer, il me faut tranquilliser les lecteurs sur le sort des aviateurs voués aux fameux appareils étrangers et détruire certaines légendes qui courent en ce moment.

Le nombre des aviateurs était minime.

Tout d'abord Olivier et moi.

Lieutenant Petroff, acheteur des appareils bizarres.
— Loutscheff, qui brisa 2 Bristols.
— Calinoff qui volait sur Voisin.
— Bogdanoff.
— Sikilaroff qui s'occupait d'achats, lui aussi.
— Topratchieff, le seul qui fut tué.

Plus des Allemands, des Russes, des Italiens, gentlemen peu sociables et ayant tous besoin d'apprendre à décoller, mais sachant arracher les fils du compte tours des aviateurs français.

L'armée bulgare n eut à déplorer qu'une seule perte. Celle du lieutenant Topratchieff, qui mourut carbonisé devant les hangars.

Mais Constantin ou Constantine, qui avait le courage de revenir au camp bulgare avec plusieurs balles dans le corps et mourait ensuite, pure légende. Ce nom n'existait pas au camp d'aviation.

Quant au nommé Effimoff, qui aurait volé sur Blériot et aurait reçu plusieurs balles, n'en croyez rien. Il était aux Balkans, montait un superbe Albatros et le laissa en morceaux dans un champ quelconque, mais dans la direction opposée à Andrinople.

Au 1er décembre, l'aviation bulgare ne comprenait plus que 6 appareils, après en avoir eu 30 au 11 novembre! Tous se brisèrent vers Mustapha, mais aucun ne resta aux mains des Turcs.

Les officiers bulgares se donnèrent bien garde d'emporter avec eux des bombes. On nous en proposa, mais nous refusâmes d'en jeter, nos engagements ne parlant pas de projectiles.

L'aviation aux Balkans ne servit pas à grand chose, car les armées alliées ne surent pas en tirer profit. Seuls, certains officiers y gagnèrent, non point honneur, mais argent, et cela sans aucun danger.

Ce que je rapporte des Balkans, c'est l'assurance que l'aviation appartient à la France, qu'elle seule peut être considérée comme la patrie de l'aviation et que nos appareils sont les premiers du monde.

D'ici trois semaines, je vais partir pour la Hongrie et pense faire triompher la construction française en démontrant la solidité et les avantages de nos appareils.

FRED PAILLARD.

AUTOMOBILE

Le Grand Prix

Les causes d'un échec.

Nous avons tous fait ce que nous avous pu, plus même peut-être que nous devions, pour le Grand Prix de l'Automobile Club de France. La presse n'a cessé de multiplier ses appels. L'Automobile Club, lui-même, a joué son va-tout, avec crânerie, sinon avec maëstria. Il y avait dix-sept engagés en octobre. Il a décidé d'ouvrir la liste jusqu'au 31 décembre, et de faire courir l'épreuve quel que soit le nombre des engagements.

Résultat : dix-huit engagés au lieu de dix-sept! Et l'on en espérait trente et même quarante.

Il faut l'avouer, c'est plus que maigre!

Et cela montre une fois de plus qu'on ne fait pas campagne pour une mauvaise cause. Jamais cause ne réunit plus de bonnes volontés, jamais campagne ne fut plus infructueuse et plus impuissante.

M. Thiers, qui avait prononcé je ne sais combien de discours, et non des moindres, avait coutume de dire « Un discours change rarement l'opinion d'une assemblée, jamais son vote ».

Il en est de même d'une campagne de presse. Croire qu'une série d'articles décidera une maison d'automobiles à construire des voitures de courses, me paraît exagéré.

Est-ce à dire, pourtant, que les fabricants français d'automobiles, car ce sont eux qui s'abstiennent en majorité, et ce sont eux, surtout, qui auraient dû courir en France, sont aussi nettement hostiles à la course, que cette abstention en masse semblerait l'indiquer? Dans un précédent article, nous avions indiqué, comme causes secondaires, la possibilité de ne pas courir, et la date trop avancée de la clôture des engagements. Ces difficultés furent levées. Restaient hélas! les causes premières. Celles-là, nul n'y peut toucher. Ce sont elles qui ont tué le Grand Prix.

D'abord, l'abstention à peu près complète de ce qu'on appelle des grandes marques. Nous définirons ainsi celles qui gagnèrent des courses avant 1908, et qui, de ce fait, constituent une espèce d'aristocratie du nom, à une époque où courir était, en effet, signe de noblesse, et où il était « chic » de faire voir ses couleurs sur la route. Aujourd'hui, comme elles ne courent plus, les grandes marques ont, fort volontiers, laissé croire qu'il n'était plus « chic » de se mettre en ligne, et le Grand Prix apparaît un peu comme une épreuve qu'elles ouvrent aux autres. Or, on faisait bien des dépenses, on s'imposait bien des tracas, on risquait bien d'être battu, pour se créer une auréole du nom, et tenter de battre ceux qui l'avaient déjà. Aujourd'hui, il n'y a plus ces motifs, on s'abstient.

Si encore on avait facilité la tâche en tenant compte de ce peu d'enthousiasme, adopté la théorie du moindre effort, pris par exemple la formule des moteurs de trois litres qui est connue et a l'avantage de faire profiter tout le monde d'une expérience acquise. Delage me contait que sa dernière course, tous frais payés, et voitures vendues, lui revient à 27.000 francs de frais réels. On peut, c'est évident, risquer le jeu à ce prix-là, mais on nous colle le plus difficile des problèmes, celui de la course à la consommation! Méfions-nous de la technique en matière de sport.

Enfin, le coup de grâce fut donné en plein Salon par la baisse des prix. C'est la préoccupation de tous à l'heure actuelle. Produire bon marché pour pouvoir vendre bon marché. Donc, guerre aux frais de toutes sortes, y compris le droit élevé d'engagement. Et voilà comment en deux mois le Grand Prix de l'A C. F. passe de dix-sept à dix-huit engagés.

GEORGES PRADE.

Poignée de nouvelles.

— Albert Guyot, le vainqueur du Grand Prix des voiturettes de 1908, va traverser l'Atlantique pour disputer le Grand Prix de 100.000 francs, d'Indianopolis. Il sera au volant d'une voiture anglaise réputée.

— Les chauffeurs de taxi-autos londoniens se sont mis en grève, à cause de la hausse du carburant : le gallon d'essence, qu'ils payaient 0 fr. 80 centimes en mars 1912, est vendu maintenant 1 fr. 35.

AVIATION

Les flottes aériennes (1)

L'effectif des différentes puissances.

(*Suite*).

Aussi la Russie a-t-elle un corps d'aviateurs militaires digne d'être comparé à notre corps remarquable d'officiers français. Tout le monde a encore à la mémoire la prouesse des deux officiers de la marine russe, les lieutenants Andriadi et Dybowsky, battant le record du cross-country, par 3.000 kilomètres, allant de Sébastopol à Pétersbourg, par Odessa, Moscou, c'est-à-dire, partant de la mer Noire, pour atteindre, avec leurs monoplans Nieuport, la Baltique.

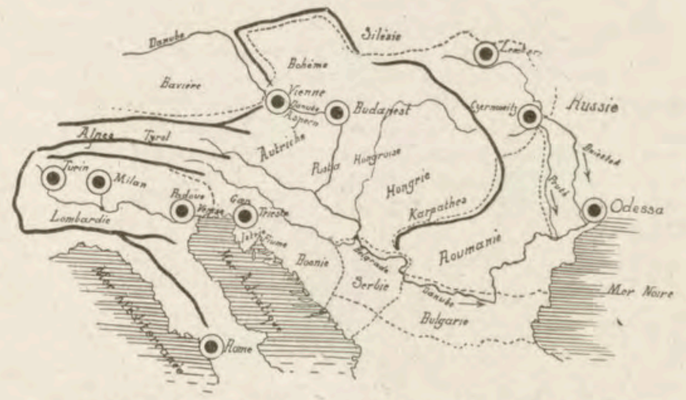
Mais, si au point de vue *aviation*, la Russie semble à l'avant-garde (derrière la France, naturellement), au point de vue *dirigeables*, elle semble chercher sa voie. Elle attend: peut-être attend-elle de savoir vers quelle solution la France va s'orienter, ou bien vers le type rigide, du genre du *Spiess*, en construction à Saint-Cyr, ou bien vers le type souple, comme par le passé.

A l'heure actuelle, la Russie possède 9 petits dirigeables, 2 du type Lebaudy, 3 du type Astra, 2 du type Zodiac et 1 Bayard-Clément. Notons qu'elle n'a jamais voulu être tributaire des Zeppelin, des Parseval, des Gross allemands, hommage rendu à notre industrie.

Si nous résumons: *en aviation*, progression très marquée, essor industriel, créations militaires; *en dirigeables*, stationnement volontaire et momentané.

Telle est la situation de l'aéronautique russe.

Cela nous permet de bien augurer de la cinquième arme de nos alliés et de croire que leurs escadrilles de Pologne, Volynie et Ukraine feraient une heureuse diversion contre les dirigeables de Thorn, Dantzig, Kœnigsberg et Lunberg.



Les centres aéronautiques Autrichiens sur les frontières Russes et Italiennes.

Cela en ferait quelques-uns de moins à combattre pour nos avions de la frontière des Vosges!

II. — ITALIE

SITUATION AÉRONAUTIQUE ITALIENNE (DÉCEMBRE 1912)

Au début de l'aviation, pendant les années 1910-1911, certainement l'Italie était, avec la France, la première nation européenne dont le développement aviatique avait pris le plus d'extension — et la race qui, avec la race française, montrait le plus d'aptitudes naturelles. Malheureusement, dès la fin d'octobre 1911, la guerre de Tripolitaine, par sa consommation d'avions, par les sacrifices d'argent qu'elle a imposés au pays, a paralysé l'essor de l'aéronautique italienne, pendant plus de quinze mois.

Cette régression n'est, d'ailleurs, que momentanée et, du moins, l'Italie a eu l'honneur d'être la première à employer les avions en temps de guerre.

Le nombre des avions envoyés en Tripolitaine, par l'Italie, a été d'environ 40, avec une vingtaine d'aviateurs militaires et de volontaires civils. L'organisation de l'escadrille n'a jamais été envisagée. Les avions ont servi, comme auxiliaires de la cavalerie, à des reconnaissances au-dessus des oasis, des palmeraies, pour signaler les groupements turco-arabes, ou comme indicateurs des coups de l'artillerie.

Toutes les marques ont été représentées en Tripolitaine, surtout les marques françaises et parmi elles, les Blériot, Farman, Nieuport, dominaient. (C'est, d'ailleurs, sur un Blériot que le capitaine Moïzo a été fait prisonnier des Turcs).

De cette participation des avions, divers enseignements techniques et tactiques ont été tirés:

1° La nécessité de se tenir à 800 mètres, au moins, pour ne pas être atteint par les coups de fusil.

2° La non efficacité des balles, à partir de cette hauteur, balles mortes ne faisant que traverser les flancs.

3° La difficulté d'observation dans les couverts et la constatation de l'utilité de l'aéroplane comme instrument d'observation des grandes masses tactiques.

Enfin, à signaler en plus, l'essai intéressant des communications de ravitaillement entre les postes isolés, au moyen de M. Farman, munis de grands paniers, placés derrière le pilote, lequel était assis lui-même sur un réservoir façonné en forme de siège. Ces appareils étaient destinés à transporter les vivres, les médicaments, les munitions, le courrier des avants-postes, sans risquer les coups de fusils des embuscades.

Quant aux dirigeables, ils n'ont pas quitté la côte: 4 dirigeables attachés au corps expéditionnaire, ont poussé leurs reconnaissances autour de Tripoli, lançant leurs bombes vers les groupements turco-arabes. Ils semblent, néanmoins, n'avoir pas donné des résultats aussi efficaces que les aéroplanes et avoir été plus timorés qu'eux dans leurs évolutions.

(*A suivre.*) MARC GOUVIEUX.

Poignée de nouvelles.

— Henri Brégi, le héros du premier raid Casablanca-Fez, vient de finir son service militaire. Avant de partir, il a tenu à passer ses épreuves du brevet militaire, malgré la mauvaise saison.

— Helen a fait ses visites du jour de l'an à bord de son rapide monoplan. Il a lancé des gerbes de fleurs au-dessus de l'hôtel de M. Deutsch de la Meurthe, au-dessus de l'Elysée et de la Préfecture de police.

(1) Voir le numéro 746.

LES PROVINCIAUX A PARIS

LE RACING CLUB DE FRANCE BAT LE STADE BORDELAIS

Dimanche dernier, à Colombes, le Racing Club a battu l'équipe du Stade Bordelais par 11 points à 6. A la mi-temps, le Racing comptait déja 8 points à 0. A la seconde mi-temps les Bordelais marquèrent deux essais, cependant que Decamps réussit un coup franc. En médaillon : Bellanger marque le second essai du Racing.

LE STADE ET LYON FONT MATCH NUL

Dimanche dernier, au Parc des Princes, le Stade Français rencontrait le Football Club de Lyon. Les deux équipes firent match nul, chacune ayant marqué deux essais non transformés.

REDELSPERGER PROTESTE

Les Lyonnais réussirent le premier essai. A la reprise, Dedet, trompant la défense des provinciaux, passa à Binet qui marqua. Puis Lyon réussit un essai qui fut compensé par un essai de Dedet. En médaillon : un bel arrêt du Stade.

FOOTBALL-RUGBY

Études techniques sur le football [1]

Les enseignements d'une défaite.

Nous continuons notre série d'études techniques sur le football, par un très intéressant article de M. André Roosevelt, le sportsman bien connu, qui fut l'un de nos premiers joueurs et qui donne à nos représentants de précieux conseils à la suite du match France Ecosse.

Dans un article paru dans ce journal, j'ai parlé des progrès énormes faits, par les Français, dans tous les sports, mais comme la saison de football rugby était à peine commencée, je n'avais pu me rendre compte du travail accompli dans ce jeu si émouvant, si passionnant.

La saison est suffisamment avancée pour que je puisse en parler, non seulement en spectateur, mais aussi en joueur, étant donné que j'ai pu participer à plusieurs matches d'entraînement. Ceci me permet donc de me rendre bien compte des nouvelles qualités de vos joueurs et aussi de critiquer les défauts les plus en évidence.

Quand je parle des joueurs français, je suis forcé de me baser sur les parties fournies par les équipes parisiennes, sur les quelques équipes du Midi qui ont joué dans la capitale et enfin sur la performance très méritoire qu'a fournie l'équipe nationale contre l'Ecosse, le 1er janvier.

Je vais généraliser. L'extension du football rugby est la première chose qui frappe. Où il y avait 10 équipes, il y a 10 ans, aujourd'hui, il y en a 1.000. Où il y avait 500 spectateurs, maintenant il il y en a 20.000. Naturellement, parmi ces mille équipes, il y a plus d'étoiles; le jeu, forcément, s'est constamment amélioré, par la raison même de la « compétition » plus grande. Mais le jeu lui-même serait impossible si le public ne s'en était mêlé, lui aussi, et s'il n'avait, par sa présence aux matches, rendu possible l'existence de tous ces clubs qui, sans lui, ne pourraient lutter, car si je ne me trompe, le rugby est le seul sport qui « paye ».

Maintenant, au point de vue technique, il faut constater d'abord que l'on joue aujourd'hui très vite, infiniment plus vite qu'autrefois. Cela est dû à l'élimination de l'ancien tenu, à la mêlee ouverte, à la meilleure forme des hommes et enfin au fait que l'on connaît mieux le jeu. Les passes sont plus rapides, les déplacements plus fréquents et le jeu est infiniment plus agréable à regarder.

Les avants, en général, sont suffisamment vites et puissants, mais lents à se mettre en mêlée, le talonnage n'est pas franc et le dribling franchement mauvais. Les hommes ne sont pas assez adroits, mais ils ont un entrain endiablé, une furia extraordinaire.

En défense, on arrête mal les dribling, et les arrêts d'hommes sont trop hauts. Des avants, de la taille de Communeau ou Mounot, peuvent arrêter bas aussi bien que des hommes de la taille de Lanne. C'est simplement une question de savoir-faire ou d'éducation.

Les lignes arrières ont beaucoup progressé, les demis, vites et adroits, servent bien leurs trois-quarts qui, eux aussi, montrent de grandes qualités. Mais on sent la manque de « team work » et aussi de pénétration, mieux vaut gagner 10 ou 15 mètres droit devant soi et passer un homme, que de faire une série de passes qui aboutissent à une touche, sans gain de terrain. C'est du travail inutile, d'où la nécessité de développer la feinte, le crochet. Il est évident que si un homme de la défense adverse est passé, le trois-quarts ailes est démarqué, et c'est le moment de déclancher les passes.

Enfin, la ligne d'attaque n'est généralement pas en mouvement, pas en pleine vitesse au moment de la réception du ballon. Ceci est causé par le talonnage défectueux et le manque de cohésion des lignes arrières. Enfin, dernière critique, très importante à mon avis, et s'adressant à toutes les lignes: on ne sait pas donner de coups de pied. Qu'il s'agisse des coups de pieds tombés, placés, les résultats sont généralement navrants. J'ai vu une grande équipe, une équipe qui devrait gagner le championnat de France, marquer 7 essais dans une partie et ne pas en transformer un seul. Puisque un goal vaut 2 points (c'est trop), qu'un drop goal en vaut quatre (ce qui est ridicule), pourquoi ne pas avoir au moins un homme dans chaque équipe spécialisé dans ce genre d'exercice, même s'il n'était bon qu'à cela.

Pour spécifier encore une fois : lenteur à se mettre en mêlée, mauvais travail de pied, pas assez de dénétration et d'entente entre les lignes arrières, et, finalement, et j'insiste encore sur ce point, mauvais coup de pied. Le terrain perdu, par votre équipe, par chaque échange de coups de pieds, dans le match avec l'Ecosse, était tel que si j'avais été capitaine de l'équipe de France, je les aurais défendus complètement.

Dans la deuxième mi-temps, les avants eurent le ballon en mêlée presque continuellement. Invariablement, il allait en touche, ou les passes étaient interceptées. J'aurais mieux aimé voir l'homme garder son ballon (puisqu'il ne pouvait passer utilement), gagner 10 mètres et se faire plaquer, d'où une mêlée sans danger. Ceci est d'autant plus à faire que l'on est près de la ligne de but adverse, ce qui était le cas dans le match en question.

Maintenant, comme remèdes. En Amérique, nous ferions faire à nos avants, s'ils jouaient au rugby, le travail suivant: deux séances d'entraînement par semaine, de deux heures chacune, pendant lesquelles on jouerait une partie d'association, une partie de basket ball, un jeu merveilleux pour développer l'adresse, le sang-froid et le « get away » des hommes, ensuite du travail sur la machine à arrêter « tackling machine » et l'on apprendrait aux hommes à tomber sur le ballon (arrêts de dribbling). Puis, travail de touche et de mêlée au signal, chaque homme ayant son rôle spécial à remplir et, enfin, travail de coups de pieds. Ne croyez-vous pas qu'une équipe ayant des unités bien entraînées, toutes sachant bien arrêter, passer, dribbler, etc., même composées d'individus peu brillants, ne serait pas formidable ?

L'ENTRÉE DE L'ÉQUIPE D'ÉCOSSE PRÉCÉDÉE DU JOUEUR DE CORNEMUSE.

Pourquoi ne pas le faire ici ? Les équipiers des grands clubs peuvent certainement donner, au moins, une soirée par semaine à leur club ? Quant aux scolaires, cela devrait être obligatoire, exactement comme aux Etats-Unis et en Angleterre.

En résumé, vous avez l'étoffe pour former des grandes équipes. Vos avants seront d'un type spécial, l'avant français, moins vite que le Gallois, moins lourd que l'Ecossais, mais très adroit et formidable d'entrain. Vos demis devraient être parfaits s'ils devenaient un peu plus calmes; vos trois-quarts doivent se développer vers l'idéal qu'approche Burgun; enfin vos arrières seront excellents, s'ils travaillent les coups de pieds.

André Roosevelt.

(1) Voir les nos 745 et 746.

FOOTBALL ASSOCIATION

Le Rôle du demi

C'est le plus dur travailleur d'une équipe.

(Suite)

Le demi doit être très vite et savoir crocheter son homme, de n'importe quelle position. Il lui faut cette science d'abordage, pour arrêter l'ennemi, et, s'il est battu, alors, il lui faut la vitesse. S'il est incapable de couvrir le terrain à grande allure, il sera battu dans la course pour la possession du ballon; et c'est là chose si importante pour un demi, qu'il ne peut s'offrir d'être battu. Quand il crochète, il doit opérer aussi nettement que possible, et ne pas se jeter à tort et à travers.

Un demi peut beaucoup pour secourir un camarade en lutte avec un ou plusieurs adversaires, mais avant de le faire, il doit bien s'assurer d'abord que ses services ne sont pas requis sur son aile à lui. C'est une manœuvre ordinairement dangereuse de quitter sa position, mais il y a des cas où votre camarade étant en grande détresse et vous peu occupé, vous pouvez vous porter à son aide, et être très utile; le tout est de ne pas se tromper d'heure, et de saisir le moment opportun.

C'est un atout immense pour une équipe que ses demis « shootent » bien. Un demi, vraiment bien, doit *shooter* presque aussi bien que les avants. Il va de soi, d'ailleurs, que les « shots » du demi, doivent être envoyés d'une façon toute différente de ceux qui partent du pied d'un avant. Les hommes de la ligne avant doivent « driver » dur et bas, ordinairement d'une petite distance, au lieu que très souvent le demi marque par un « drop » de la balle par dessus les têtes des joueurs, et ses coups sont d'habitude portés à longue distance. Il doit « shooter » chaque fois qu'une chance s'en présente, mais à moins qu'il ne soit placé favorablement, mieux vaut qu'il abandonne la balle à un avant démarqué.

Bien que le rôle des demis soit à la fois de défense et d'attaque, ils appartiendraient plutôt à la défense. Maint grand footballer prétend que la meilleure des défensives, c'est en somme l'offensive. Moi, j'ai toujours donné le pas à la défense. Quand on se sépare de la balle, elle doit être passée à l'homme le mieux placé pour la recevoir, en avant si possible — et passée sur le terrain. Mais s'il est impossible de la donner à un camarade, plutôt que de la livrer à un adversaire, trouvez la touche aussi haut en avant que possible.

Il y a des cas où, pressé très dur, on doit passer la balle à ses arrières, mais c'est l'exception, et, règle générale, il vaut beaucoup mieux actionner la marche en avant du ballon. Un demi qui ne sait que dégager la balle ne fera jamais un vraiment grand joueur. Son devoir est d'arrêter les avants et de faciliter autant que possible le jeu pour les arrières. Le jeu des deux arrières est incroyablement influencé par le jeu des demis placés en avant d'eux. Si les hommes du milieu jouent un grand jeu, les arrières sont presque forcés d'en faire autant; mais si les demis cafouillent, les hommes d'arrière n'ont aucune chance de montrer leur forme.

Par-dessus toute chose, un demi doit jouer « avec sa tête » et faire le meilleur usage de ce qu'il a de cervelle. Il doit garder son sang-froid. Qu'il perde la tête, et c'en est fait de son jeu. Il doit être à la bonne place au bon moment (in the right place at the right time) et savoir exactement la position que chacun occupe sur le terrain. Il n'a pas le temps de réfléchir, mais il doit agir promptement: chose impossible à qui n'a plus sa tête.

C'est d'un grand secours pour l'équipe que les demis soient de bons « dribblers » et adroits de leurs pieds. A cela, le seul inconvénient possible, c'est que le bon « dribbler » est tenté parfois d'aller un peu plus loin qu'il n'est en son pouvoir et se fait voler le ballon. Jamais, sous nul prétexte, ne vous attachez au ballon quand il y a la moindre chance de le perdre, mais donnez-le à l'avant. Mieux vaut ne pas essayer de beaucoup dribbler, si l'on n'y excelle vraiment, et peu de footballers y excellent. La combinaison, l'entente gagneront bien plus souvent un match que onze hommes jouant leur meilleur jeu individuel. Le dribbling n'est bon que tant que l'adversaire ne connaît pas votre jeu, mais une fois qu'il vous a vraiment jugé et mesuré, vous avez peu de chance de bien exécuter par vos seuls moyens.

Le moyen de gagner des matches, c'est de marquer des buts, et le meilleur moyen de marquer des buts, c'est, pour toute l'équipe, de combiner des mouvements d'ensemble avec le but comme fin En cela, les demis jouent un très grand rôle. Les demis sont le cœur et l'âme de l'équipe: qu'ils défaillent, elle n'est plus qu'une machine détraquée, qu'une machine dont la chaîne a quitté le pignon.

T. Boyle.

Poignée de nouvelles.

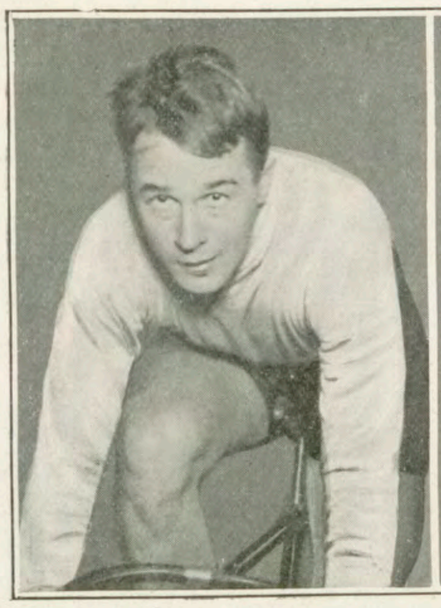
— Depuis le cas Vareilles, le monde du rugby est en émoi. On parle d'une nouvelle charrette de condamnés qui comprendrait quelques-uns de nos meilleurs joueurs du ballon ovale.

— Une réclamation a été déposée dimanche dernier à l'issu du match Association Perpignanaise contre Racing Club de Narbonne, contre le joueur anglais Griffiths, de Perpignan pour professionnalisme.

— Il n'y a pas qu'aux matches de Rugby que les arbitres sont malmenés. Les spectateurs du match d'Association, Club Athlétique de la Société Générale contre Association Sportive Française ont voulu faire un mauvais parti à l'arbitre, dont ils jugeaient les décisions fantaisistes.

— L'entente est maintenant signée entre l'Union Sportive Française des Sports Athlétiques et le Comité Fédéral International.

EN PISTE POUR 142 HEURES !



IVER LAWSON
Américain, ancien champion du monde, fera équipe avec Wiley.

WILEY
Américain, champion du monde de demi-fond, 4e des Six Jours 1911.

BROCCO
Français, fera équipe avec Marcel Berthet, 2e à Berlin en 1911.

BERTHET
Français, ancien recordman du monde, 2e des Six Jours de Berlin 1911.

VANHOUWAERT
Belge, l'un des héros des Six Jours de Bruxelles, fera équipe avec Debaets.

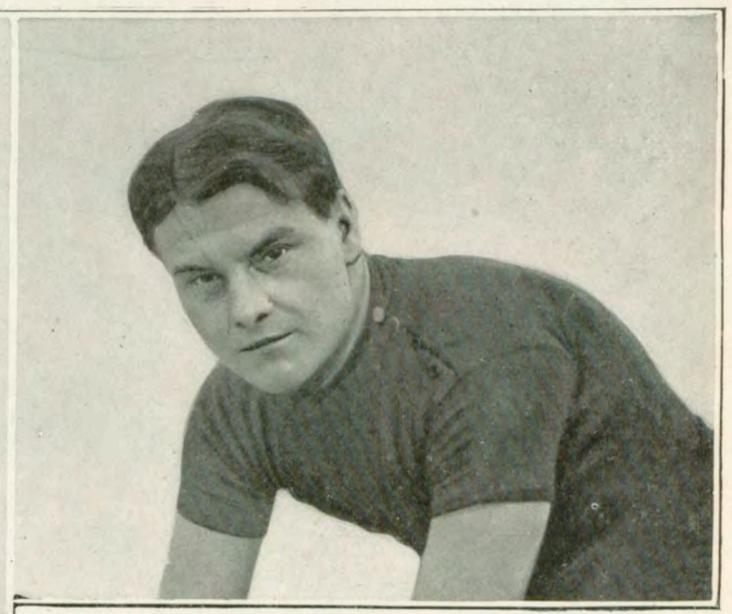
PETIT BRETON
Le fameux routier Français, 2e des Six Jours de Bruxelles, souvent applaudi à New-York.

course des six jours

DU

13

JANVIER



COMÈS
Comès, Français, 2e des Six Jours de Bruxelles, fera équipe avec Petit-Breton.

LAPIZE
Français, 1er des Six Jours de Bruxelles, fera équipe avec Dupré.

DUPRE
Français, se classa 3e dans les Six Jours de New-York.

POLLEDRI
Champion d'Italie, fera équipe avec son compatriote Verri.

VERRI
Italien, ancien champion du monde de vitesse amateur.

CHARLES CHARRON
Français, 3e des Six Jours de Bruxelles et 1er des Six heures en 1910.

ALBERT CHARRON
Français, fera équipe avec son frère qu'il aidera par sa résistance.

GERMAIN
Français, Germain de la Flèche, fera équipe avec Léonard.

LÉONARD
Français, routier de réelle valeur et dangereux par ses démarrages.

LA VIE AU GRAND AIR

LES ÉCOSSAIS ONT VENGÉ LEUR ÉCHEC DE COLOMBES; ILS ONT BATTU LES NOTRES PAR 21 POINTS A 3

COMMENT, PAR L'HÉSITATION DE NOS TROIS QUARTS, NOUS AVONS PERDU UNE OCCASION DE MARQUER UN ESSAI

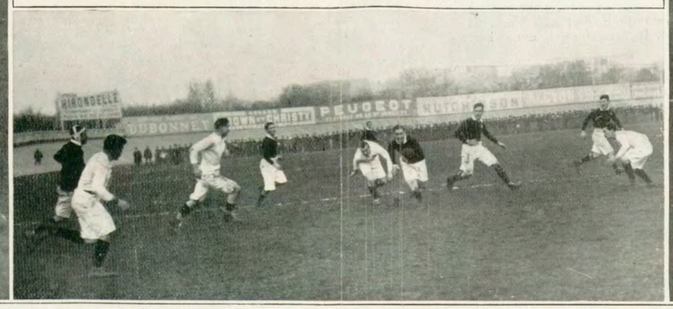
Le 1er janvier, au Parc des Princes, l'équipe d'Ecosse rencontrait l'équipe de France ; c'était la quatrième fois que se disputait ce grand match international. On se souvient qu'il y a deux ans, à Colombes, nos hommes avaient triomphé de leurs redoutables adversaires par 16 points à 15. Cette année, nous pouvions espérer faire aussi bien, malheureusement nos lignes arrières furent tout à fait inférieures.

UNE MÊLÉE OUVERTE

Les avants écossais, qu'on disait redoutables, n'ont pas montré une supériorité évidente sur les nôtres, qui les dominèrent nettement en mêlée, et l'on vit peu de descentes en dribbling, nullement dangereuses pour nous. L'arrière Dutour, qui fut bon sur le ballon et dont les coups de pied trouvèrent souvent la touche, fut mauvais sur l'homme. — En médaillon : une passe renversée d'un trois-quart écossais.

LE BALLON SORT EN TOUCHE

Les Écossais jouèrent souvent off-side. On peut remarquer sur cette photographie, prise au moment d'une sortie de mêlée, une esquisse de descente en dribbling des avants écossais ; le ballon va sortir en touche.



UNE BELLE CHARGE DES ÉCOSSAIS

Les trois-quarts écossais, en plus de leurs qualités d'adresse et d'homogénéité, se montrèrent très perçants. Chaque fois qu'ils réussirent à s'échapper, ils ne furent jamais rejoints. L'absence d'un homme vite se fit plus d'une fois sentir chez nous. De plus, Dutour se fit prendre plusieurs fois à des feintes de passe, laissant ainsi le champ libre aux Ecossais.

LE PREMIER ESSAI TRANSFORMÉ DES ÉCOSSAIS

Trois des essais écossais furent marqués entre les poteaux, ce qui permit à Turner de les transformer en but, tandis que le seul essai français, réussi par Sébédio, fut marqué en mauvaise position, à un mètre de la ligne de touche. L'arbitrage fut très discuté, M. J. W. Baxter se montra fort strict pour les fautes des avants français, qui jouaient l'obstruction. — En médaillon : un avant français ramasse habilement un dribbling écosssis.

LES HOMMES DES SIX JOURS

GODIVIER
Français, vainqueur de plusieurs étapes du Tour de France, fera équipe avec Crupelandt.

CRUPELANDT
Français, vainqueur de Paris-Roubaix et de plusieurs étapes du Tour de France.

SCHNEIDER
Australien, qui est arrivé à Paris précédé d'une réputation d'homme de grand fond.

GRUBB
Anglais, sur lequel les renseignements manquent, fera équipe avec l'Australien Schneider.

POUCHOIS
Français, sprinter de très grande valeur, gagnant du Grand Prix de Paris, fera équipe avec Beyl.

COURSE DES SIX JOURS

AU

19 JANVIER

BEYL
Français, homme de fond, endurant et résistant, saura assurer un train soutenu.

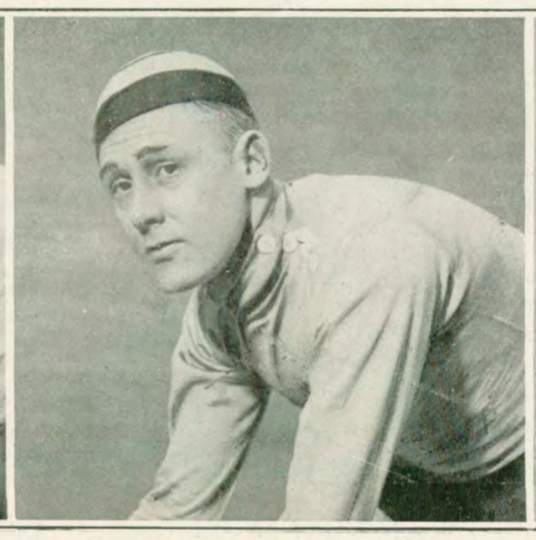
WIRTH
Français, coureur de primes de valeur, s'attaquera à celles des Six Jours.

COTTREL
Français, équipier de Wirth, est redoutable comme chasseur de primes.

BUYSSE
Belge, routier qui a remporté d'importants succès, assurera le train.

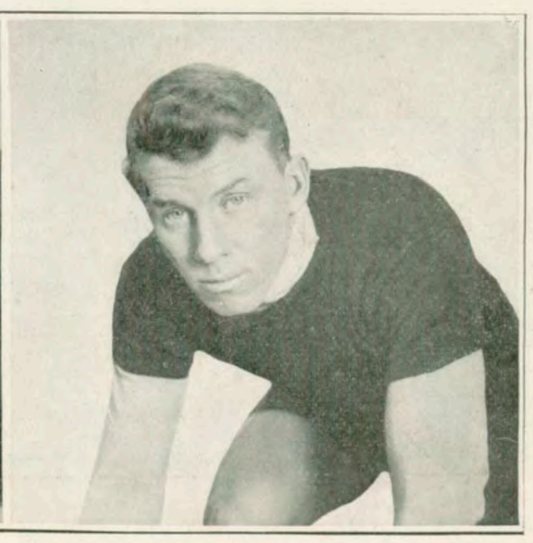
L. HEUSGHEM
Belge, vainqueur de Paris-Tours, est résistant. Il fera équipe avec Buysse.

MORAN
Américain, 1er des Six Jours de New-York en 1910, fera équipe avec Root.



ROOT
Américain, qui a remporté quatre fois la victoire à New-York.

FOGLER
Américain, lui aussi a gagné quatre courses de Six Jours à New- York.



GOULLET
Australien, qui a gagné les deux Six Jours Australiens, courra avec Fogler.

FOOTBALL-RUGBY

France-Afrique du Sud

Ce que fait prévoir notre défaite par l'Écosse.

La victoire de l'équipe d'Ecosse sur l'équipe de France fut, à mon sens, tout à fait méritée, et je ne vois pas que l'on puisse, de ce match, conclure, comme il fut fait, aux progrès actuels de nos compatriotes.

Il y avait, entre les deux « quinze » présents sur le terrain, une différence nette de classe, non tant dans la conception que dans l'exécution des diverses phases de la partie. J'estime que ce qui manquait le plus aux lignes arrières de France était, non la connaissance de ce qu'il y avait à faire, mais la possibilité où elles étaient de l'exécuter, par manque de moyens physiques d'une part, par défaut d'entraînement individuel d'autre part.

Le football a fait en France depuis cinq ans de très gros progrès, mais il semble, tout au moins pour ce qui est des divisions arrières, qu'il y ait depuis quelque deux ans un arrêt très net dans cette progression, jusque-là constante. La faute n'en revient pas aux joueurs eux-mêmes. Dans la plupart des cas, ceux-ci, principalement quand ce sont de vrais amateurs, des « purs », ne trouvent guère le temps en semaine de se préparer par un entraînement sévère à des matches qui demandent autant de souffle, d'adresse, d'à-propos, de détente que les matches entre nations. Dans la vie commune, ils ont leur rôle à jouer; en dehors des terrains de football, leurs occupations les accaparent, et quoi qu'ils fassent pour rester en bonne condition physique, ils ne le peuvent guère, vu les fatigues obligatoires de leur métier ou de leur profession.

Quand il sera admis en France que jouer au football n'est pas un déshonneur, que ce n'est pas là le fait d'un esprit bas, la signature d'une mentalité inférieure, alors peut-être pourrons-nous acquérir ce style qui caractérise les joueurs des équipes représentatives anglaises et qui est l'apanage des véritables étoiles? Alors seulement les équipiers pourront obtenir, où qu'ils soient occupés, des heures de loisir telles, qu'ils pourront en profiter pour aller sur un terrain s'habituer à donner des coups de pied de volée, des coups de pied tombés et placés, s'exercer à manier un ballon, à le retourner sur toutes ses faces, à le saisir dans n'importe quelle position, à faire de lui ce que les jongleurs font des balles dont ils se servent dans leurs exercices.

Si cette infériorité physique nous a nuit contre l'Ecosse, encore plus le fera-t-elle contre l'Afrique du Sud. Là nous aurons à combattre des « gars » dont la force brutale, la vitesse, la résistance physique sont, m'a-t-on assuré, colossales. De cette supériorité physique seule est venu leur succès sur les équipes d'Outre-Manche et non de leur science du jeu ou de leurs inédites combinaisons. Un ancien du sport, digne de foi, qui a assisté à la victoire des Africains sur la fameuse équipe d'Angleterre, m'a assuré que les coloniaux n'avaient dû leur victoire qu'à leur indiscutable force athlétique. Supérieurs en poids, en vitesse, plus en souffle que les défenseurs de la Rose, ils ont imposé leur jeu, ne laissant rien au hasard; confiants dans leur puissance, ils ont, par un travail puissant, dur et opiniâtre, confiné l'équipe d'Angleterre à la défense, et essayé de forcer celle-ci par des actions personnelles décisives.

W.-A. MILLAR
CAPITAINE DES SPRINGBOKS

Ceci, plus que tout autre chose, me fait craindre que la France ne subisse à Bordeaux une sévère défaite, puisque, d'après tous les matches qui se sont joués, il a toujours été évident, à mon avis, que nos équipes nationales ont dû leur défaite à l'infériorité physique des hommes qui les composaient.

Il me faut nécessairement en venir à la formation de l'équipe de France, et cela n'est pas gai. Si l'on admet que la ligne d'avants est bonne, que la ligne de demis est logique, et que l'arrière choisi est autant à sa place qu'un autre, la composition de la ligne de trois-quarts semble fantasque et l'œuvre d'une commission facétieuse. Sans vouloir prétendre un instant que la composition de cette ligne était chose facile, il semble cependant que la ligne X-Burgun-Sentilles-Jaurréguy était assez logique (X. représentant une unité rapide). Je ne vois pas quelle supériorité l'aile Jaurréguy-Champrony montre sur celle que je cite plus haut, sinon que l'ailier Jaurréguy ne sera pas, à moins de miracle, un bon centre et que Champrony est un ailier infiniment moins bon que le trois-quart aile toulousain et pas plus rapide. Avec peine on voit éliminer impitoyablement le Tarbais Sentilles qui, heureusement pour la France, a travaillé, pour deux, ou à peu près, le 1er janvier et qui, à l'heure actuelle, m'a semblé, avec Burgun, le seul homme qui fut vraiment à l'apogée de sa forme.

Sans partager l'opinion de ceux qui excusent la C.C., trouvant sa tâche très difficile, je ne puis pas m'empêcher d'écrire ce que je pense; et je pense qu'après la faute grossière qu'elle fit, lors du match France-Ecosse, en maintenant dans la ligne d'attaque un joueur « hors de forme », elle a commis, dans la formation de la nouvelle équipe de France, une faute peut-être moins évidente, mais certainement beaucoup plus baroque. Il est vrai que la composition de cette ligne de trois-quarts peut, à la rigueur, être changée, et rien ne dit au fond que tout ceci n'est pas une bonne plaisanterie de la commission centrale.

JACQUES DEDET.

ESCRIME

L'assaut de la salle Jeanty

Une "Maîtresse d'Armes"

Des événements imprévus ont ajourné d'une semaine les éloges que je m'étais promis d'adresser au maître Jeanty pour le brillant succès remporté par son Assaut de Gala annuel. J'ai eu assez souvent l'occasion de célébrer, ici même, les mérites de cet excellent professeur dont la grande valeur et la charmante modestie sont connues de tous, pour ne pas avoir à y revenir... On sait quels redoutables champions Jeanty a su former à son école : les Adolphe Lion, les Bourgoin, les Duchesne, les Pietri, les Chocarne ont glorieusement défendu un peu partout les couleurs du cercle de la rue Lafitte. Nous avons eu le rare plaisir de retrouver tous ces escrimeurs notoires aux prises avec un lot d'amateurs et de professeurs choisis. Parmi une quantité d'assauts panachés, rondement enlevés, vigoureusement applaudis, j'ai retenu les rencontres Anchetti-Sel, Lafon-Bourgoin, Dufraisex-Duchesne, le jeu de sabre Lafon-de Saint-Germain, le régal tant attendu que nous offrit, au fleuret, le maître des maîtres, Filippi contre le courageux Adolphe Lion, virtuose incomparable du contre de quarte; enfin, l'assaut final qui mit aux prises le chevalier Conte et Jeanty, dont le style, l'allure, la vitesse firent merveille!...

Quand aurons-nous des soirées, plus palpitantes encore, où les jeux de fleuret (souvent trop scientifiques et trop uniformes, pour le gros public), seront remplacés par des *matches* à l'épée, *à la pointe d'arrêt*, entre des amateurs ou des professeurs de tous les pays, dotés de prix, de bourses ou d'enjeux qui « vaudront le voyage » et déplaceront les champions de tous les coins du monde? Là est l'avenir de l'escrime.

J'ai eu l'honneur d'être présenté à Mme Aline Guillemot, escrimeuse émérite, dont la salle d'armes va prochainement s'ouvrir rue La Boëtie. Cette toute jeune et toute charmante « maîtresse d'armes » est la seule femme de France, je crois, qui possède ce brevet en bonne et due forme. Il lui fut décerné, après un sévère examen, par l'Académie d'Armes. Mme Aline Guillemot est une épéiste de tout premier ordre, vigoureuse, rapide, décidée et gracieuse à la fois. Elle aime le combat, mais le vrai combat, dégagé de toute convention : le duel, l'escrime pratique, et non pas seulement, comme on pourrait s'y attendre de la part d'une femme, l'exercice futile et frivole du fleuret... Bravo!... Puisse notre exquise « maîtresse d'armes » française réunir, comme elle le mérite et faire, comme nous le lui souhaitons tous, de nombreuses élèves!... Le proverbe a raison de dire qu'il ne faut pas frapper une femme avec une fleur... Désormais, nous devrons prendre notre épée... et nous serons battus!...

JOE BRIDGE.

Poignée de nouvelles

— Une équipe française ira tirer, dans le courant du mois, à Anvers. Bernard Gravier, Lippmann et Joë Bridge ont déjà été pressentis.

— Un grand assaut international se disputera, à Lyon, le 1er février.

— Le jeune champion scolaire, Jean Mayer, vient d'être reçu à la salle Baudry. C'est une excellente recrue pour l'équipe de l'Ecole d'escrime pratique.

CYCLISME

Les Six Jours de Paris

Pour la première fois, à Paris, des coureurs lutteront pendant 142 heures.

Enfin, les Parisiens vont être à même de ressentir et d'apprécier les émotions que procure une course de six jours. Ce genre d'épreuve qui a connu un tel succès dans le monde entier n'avait jamais été essayé dans notre capitale. Je sais bien qu'une tentative modeste avait été faite à Toulouse, en 1906, mais elle avait été désastreuse et si les coureurs étaient stoïquement restés en piste, les organisateurs étaient partis, compréhensible lassitude, sans les payer, simple oubli! En réalité, donc, cette course de Six Jours qui va se dérouler au Palais des Sports du 13 au 19 janvier, sera la première que nous applaudirons en France.

Y remportera t-elle le succès espéré? Nous le croyons. Il est certain que seul l'attrait d'un spectacle inconnu suffirait déjà à faire venir une foule considérable autour des 250 mètres de la piste couverte. Or, à cet élément de succès, les organisateurs en ont ajouté un autre qui n'est pas à négliger : ils ont fait une remarquable sélection de quinze équipes internationales comprenant, entre autres, les plus fameux spécialistes. Nous trouvons, en effet, parmi les Français, des hommes comme Petit-Breton, Comès, Dupré, Pouchois, Brocco, Berthet, Lapize, etc., etc., parmi les Belges, de redoutables routiers, tels Vanhouwaert, Debaets, Louis Heusghem. Il y a même des Italiens, des Australiens et un Anglais.

Mais, la grande attraction est représentée par les Américains, célèbres dans ce genre d'épreuves. Et nous pourrons voir à l'œuvre les deux coureurs qui détiennent le record des victoires dans les Six Jours de New-York : Fogler et Root, celui-ci fera équipe avec Moran et celui-là avec Goullet, l'Australien, qui, dans son pays, gagna les deux courses de 142 heures qui y furent organisées. Il était, on le voit, impossible de former une plus impressionnante pléiade de concurrents.

La foule? Elle ne sera pas l'un des moindres éléments du succès de la ronde gigantesque. Comment sera-t-elle formée? Par qui? Les noctambules viendront-ils, après le spectacle, assister aux effets de la défaillance produite sur les coureurs? Le matin, l'après-midi, qui remplira les gradins du vélodrome? Le spectacle ne manquera pas de pittoresque et, ne serait-ce que pour le coup d'œil, mériterait le dérangement.

Plus j'y réfléchis et plus je crois à un franc succès qui encouragera les organisateurs à recommencer et à rendre classique leur épreuve comme l'est devenue celle de Madison Square, la seule qui puisse lui être comparée au point de vue strictement sportif. Car il faut bien avouer que les villes qui ont voulu imiter New-York ont souvent oublié l'équité, la sacrifiant au bénéfice des intérêts commerciaux. Nous en avons encore eu un exemple dans les Six Jours de Bruxelles où les dirigeants, afin de faire assister les spectateurs à une lutte plus âpre, ne trouvèrent rien de mieux que de jongler avec les tours, comme de véritables virtuoses, en enlevant aux uns, en rendant aux autres et en faussant ainsi certains résultats. Nous ne préciserons pas davantage pour le moment!

Toutes les garanties sont prises par le Palais des Sports et nous pouvons être assurés d'assister à une course très régulière, la plus régulière disputée jusqu'ici, si elle tient ce qu'elle promet, puisque toutes les roueries, fourberies et combinaisons possibles et... habituelles seront sévèrement punies.

En terminant, rassurons les personnes qui pourraient craindre pour la santé et la raison des coureurs des Six Jours. L'effort n'est pas tel qu'on peut se le figurer. D'ailleurs, remarquez le nombre de courses de Six Jours que certains coureurs disputent dans une même saison et vous serez convaincus qu'il n'y a pas là de quoi débiliter un homme pour la vie. Par conséquent, pas de sensiblerie à l'égard de ces courageux qui n'ont d'autre ennui que de rester enfermés pendant 142 heures tout en parcourant des milliers de kilomètres.

JACQUES MORTANE.

Poignée de nouvelles.

— L'Union vélocipédique de France a organisé pour ses membres, des promenades hivernales qui remportent le plus vif succès. La prochaine sortie est fixée au 12 janvier, elle comportera, comme les autres, un amusant concours de photographies.

— Ellegaard, le grand champion danois, est père de deux charmantes fillettes; la seconde, qui a à peine quelques mois, répond au joli prénom de France, ses parents l'ont appelée ainsi, par reconnaissance pour l'accueil aimable qu'ils ont toujours reçu dans notre pays.

PETITE REVUE TECHNIQUE (1)

UN APPAREIL MYSTÉRIEUX — Pour donner à réfléchir à ceux qui pensent encore que nos voisins de l'Est sont encore à des distances insoupçonnées de nous en aviation, et qu'ils se reposent sur nous du soin d'effectuer d'utiles recherches, nous reproduisons, ci-dessous, un appareil mystérieux, inventé par l'ingénieur Weller, et grâce à quoi ce devient jeu d'enfant de repérer la situation d'une troupe, par temps de brouillard, ou par une nuit noire comme le néant.

Nous ne pouvons, au sujet de cet appareil, formuler que des hypothèses.

L'appareil de l'Ingénieur Weller.

Son fonctionnement en temps de brouillard ou la nuit indique qu'il ne s'agit pas d'un système optique, bien que l'inclinaison à 45° de la face inférieure du coffret et son emplacement par rapport à la boussole permette cette supposition. Il faudrait donc admettre un système microphonique, révélant l'existence d'une troupe par le bruit qui décèle sa présence. Ceci serait possible, car la plupart des aéroplanes allemands, entièrement « made in Germany » sont munis de silencieux effectifs.

Mais, comme correctif, je dois ajouter qu'il serait bien étonnant que cet appareil miraculeux ait été mis à même de faire ses preuves! Quels sont les pilotes allemands capables de sortir la nuit ou par la brume?

POUR LES PÉDALES D'AUTOS. — Tous les chauffeurs connaissent, pour en avoir souffert, l'inconvénient que présentent les pédales de commande; lesquelles se polissent après un très court usage et deviennent ainsi fort glissantes. Le pied manque alors d'assurance, et nous avons personnellement souvenir d'un passage à niveau, près de Vieux-Moulin, en forêt de Compiègne, que nous caressâmes d'un peu près pour cette raison. Les pédales striées résistent plus longtemps; mais ce sont alors les chaussures du chauffeur qui cèdent, et rapidement.

Or, il existe un remède pratique et peu coûteux; consistant à garnir les pédales de gaînes en caoutchouc.

Avec elles, le pied ne glisse plus, et qui mieux est, *ne vibre plus*, la gaîne de caoutchouc absorbant les vibrations des pédales; enfin, les chaussures conservent une durée normale. Nous pouvons ajouter que les gaînes donnent à la voiture un aspect soigné, fini, très agréable à l'œil.

Le montage des gaînes est d'une enfantine simplicité: l'envers présente une ouverture ovale pour le passage du levier de pédale; on écarte cette ouverture, on coiffe le haut de la pédale; puis on enfile ensuite la partie inférieure un coin après l'autre; et le tour est joué.

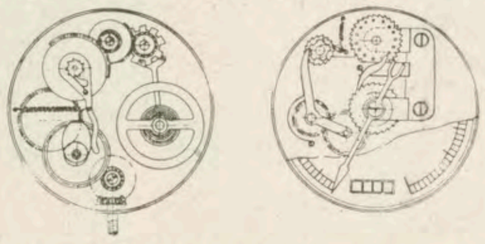
Les gaînes se font en toutes formes et toutes dimensions.

UN INDICATEUR DE VITESSE MECANIQUE. — L'indicateur de vitesse ou de parcours était, il y a peu de temps encore, un accessoire dont on méconnaissait tout l'intérêt.

On ne savait pas assez que son emploi permet un contrôle efficace sur la consommation d'huile et d'essence, sur la durée des pneus, sur le rendement du moteur, et qu'il constituait une sorte de garantie morale pour le chauffeur qui, sans lui, ne peut se rendre compte de sa vitesse, et risque de se mettre en contravention avec les règlements spéciaux.

L'indicateur de vitesse est donc une nécessité, mais il importe qu'il réponde exactement à ce qu'on attend de lui. On a employé jusqu'ici d'assez nombreux systèmes, tous également défendables, mais qui présentent chacun les défauts inhérents à leur principe même.

C'est ainsi que les appareils à masse magnétique ou électro-magnétique sont sensibles aux à-coups de mise en marche, aux variations atmosphériques; d'autre part, les systèmes à force centrifuge peuvent ne pas suivre exactement



l'Indicateur de vitesse.

les variations de vitesse; ceux basés sur la compression des liquides nécessitent des conditions d'utilisation assez délicates, etc.

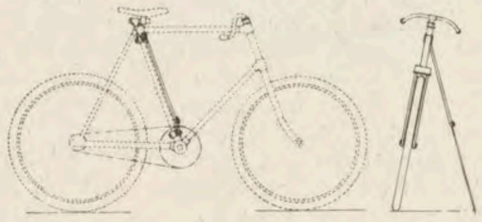
Or, le nouvel indicateur que l'on nous a soumis n'appartient à aucun de ces types et fonctionne d'une façon purement mécanique. Sa conception semble parfaite, mais demande une exécution impeccable.

Dans l'indicateur Intégral, le mouvement est transmis directement de la roue à un pignon commandant par engrenages une roue comportant une came actionnant un rochet. Ce rochet remonte automatiquement un mouvement d'horlogerie. Le ressort du rochet est équilibré avec le ressort intérieur de façon à éviter toute rupture du ressort moteur.

D'autre part, un des rouages de mouvement d'horlogerie est solidaire d'une roue dentée, qui actionne l'aiguille indicatrice grâce à une roue intermédiaire, à débrayage intermittent.

Pendant l'unité de temps, qui peut être aussi petite que possible, l'aiguille est amenée à la position maximum correspondant à la vitesse et le débrayage s'opère aussitôt. Mais, grâce à un double système d'encliquetage à échappement, embrayages et débrayages se succèdent si rapidement que l'aiguille semble pratiquement fixe.

SUPPORT POUR CYCLES. — Le support dont il va être question répond à un besoin, constaté souvent, par les sportsmen adeptes du grand tourisme à bicyclette, au cours d'une halte, ou lors d'une réparation à effectuer sur la route. Je sais bien qu'il est toujours facile de poser négligemment son « vélo » dans un fossé au revers de quoi on s'installe, jambe de-ci, jambe de-là. Mais ceci n'est pas le fait du cycliste soigneux, et surtout de celui qui emporte un certain impedimentum. Et l'on n'a pas



Le support Belot.

toujours un trottoir ou un arbre sous... la main, pour y appuyer sa monture.

Ce support, très simple et d'un encombrement réduit, est constitué par une tige pleine pouvant coulisser dans un tube relié à un anneau à charnière par une articulation à la cardan.

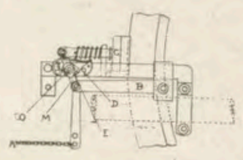
L'extrémité supérieure de la tige porte un ergot qui empêche sa sortie du tube; tandis que l'extrémité inférieure, terminée par une pointe, porte un bourrelet destiné à limiter l'enfoncement dans le sol.

Par ses dimensions et son aspect, le support Belot ressemble à une pompe de cadre. Il serait d'ailleurs facile de le monter sur le tube du cadre concurremment avec celle-ci.

FREIN ANTI-VOL POUR CYCLES. — Cette invention présente deux côtés très originaux: le verrouillage du frein pour empêcher le vol de la machine, et l'utilisation du garde-boue lui-même comme frein sur pneu.

Examinons les figures.

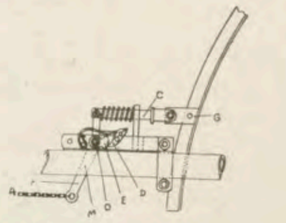
La figure 1 représente un frein triple, réalisant l'action concomitante et simultanée de deux patins sur la jante et d'un patin sur le pneu. La traction effectuée sur la chaînette ou le câble A provoque un mouvement de bascule du levier et conséquemment un mouvement inverse des freins. Le frein B agit sur la jante, et le frein C agit sur le pneu.



(Fig. 1.)

La manœuvre de la chaînette ou du câble de tirage est effectuée sur le guidon au moyen d'un levier à ressort parcourant un secteur denté sur lequel ledit levier peut occuper une position quelconque correspondant à un freinage constant, variable suivant le pourcentage de la pente à descendre. Le freinage peut également être instantané.

Sur la figure 2, les patins sur jante sont supprimés, et le patin sur pneu est remplacé d'une façon fort curieuse par le garde-boue lui-même, qui est mobile autour de son attache au pont supérieur



(Fig. 2.)

(Fig. 3.)

du cadre et dont la partie inférieure peut exercer une pression progressive sur le pneu.

Les deux dispositifs (fig. 1 et 2) comportent un système de verrouillage, qui est mis sous clé comme il est représenté à la figure 3 et constitue un pare vol très ingénieux. Le fonctionnement est fort simple.

Le ou les freins étant serrés à bloc, un cliquet D, maintenu par un ressort, est tourné au moyen de la clé de façon à ce qu'il vienne s'engager dans la denture d'un petit secteur E, tournant avec le levier M dont il est solidaire, autour de l'axe O.

L'encliquetage empêche tout retour du levier M et par conséquent tout relâchement du frein.

PAUL LAUNAY.

PETITE CORRESPONDANCE

M. VICTOR LAMOTHE. — Vos dessins sont trop imparfaits pour que nous puissions les utiliser.

M. JOSEPH COLOMBE, A AVIGNON — Votre idée est certainement intéressante; mais vous avez perdu de vue cet axiome de mécanique: *Ce que l'on gagne en force, on le perd en vitesse et réciproquement* Aussi, si vous multipliez le pignon actionné par la couronne, vous aurez perdu tout le bénéfice de votre démultiplication et de deux choses l'une: ou vous ne pourrez plus mouvoir vos leviers; ou vous obtiendrez une vitesse de rotation insuffisante.

M. FRANÇOIS GAVARD, A MAGLAND (HAUTE-SAVOIE). — Vos renseignements sont insuffisants et votre croquis, fort imparfait, ne peut nous suffire. Soyez plus précis et dessinez une *coupe* de votre appareil; nous nous arrangerons.

M. POYOT, 5, RUE MONTE-CRISTO, PARIS. — Même réponse.

UN FIDÈLE DE LA " VIE AU GRAND AIR ". — Votre idée, excellente en soi, ne peut s'appliquer qu'à des projectiles inoffensifs. Mais les conditions changent du tout au tout dès qu'il s'agit de projectiles à charge de combat. Dans ce cas, certaines précautions s'imposent, dont vous avez négligé de tenir compte Votre système de moulinet n'est d'ailleurs pas neuf: un dispositif analogue a été employé, voici plusieurs mois, par le lieutenant Bousquet, et un autre, plus parfait, a figuré au dernier Salon de l'Aéronautique.

Nous avons le plaisir d'informer nos lecteurs que les Etablissements Gallia, qui ont été les premiers à construire en France la roue métallique, en grande série, viennent de se transformer en Société Anonyme, au capital de 1.250.000 francs. *La Société Anonyme Gallia*, développe considérablement ses moyens de construction déjà puissants, et, annonce pour la campagne de 1913, plusieurs nouveautés destinées à faire sensation.

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 12 JANVIER. — *Automobile.* — Bruxelles. — Salon de l'Automobile.

DIMANCHE 12 JANVIER. — *Cyclisme.* — Promenade hivernale de l'U. V. F.

DIMANCHE 12 JANVIER. — *Football Rugby.* — Le Havre. — Match Le Havre contre Racing.

DIMANCHE 12 JANVIER. — *Coursing.* — Réunion au Tremblay.

DIMANCHE 12 JANVIER. — *Hippisme.* — Nice (Grand Prix de la ville de Nice, 100.000 francs).

LUNDI 13 JANVIER. — *Cyclisme.* — Palais des Sports. — Depart de la course des Six-Jours.

JEUDI 16 JANVIER. — *Hippisme.* — Courses à Nice.

VENDREDI 17 JANVIER. — *Sports d'hiver.* — Départ de la caravane du Touring Club de France.

SAMEDI 18 JANVIER. — *Hippisme.* — Courses à Cannes.

RESULTATS TECHNIQUES

DU 30 DÉCEMBRE AU 6 JANVIER

AÉRONAUTIQUE

LUNDI 30 DÉCEMBRE. — Etampes. — Eugène Gilbert bat tous les records de vitesse du monde de 350 à 600 kilomètres.

350 kilomètres en 3 h. 26 m. 16 s.
400 kilomètres en 3 h. 55 m. 27 s.
450 kilomètres en 4 h. 24 m. 44 s.
500 kilomètres en 4 h 54 m. 6 s.
600 kilomètres en 5 h 52 m. 38 s.

CYCLISME

DIMANCHE 5 JANVIER. — Palais des Sports. — *Course des Six-heures*: 1. Dupré-Lapize (Français), avec 233 kil 100 mètres; 2. Pouchois-Beyle, a une roue; 3. Comès-Petit-Breton (Français); 4. Goullet-Fogler (Australien-Américain); 5. Root Moran (Américains); 7. Hill-Pye (Américains); 8. Faquebush-Bader.

ATHLÉTISME

MERCREDI 1er JANVIER. — Boxe. — New-York. — Luther Mac Carthy bat Al. Palzer en 18 rounds et s'adjuge le titre de champion du monde poids lourds de la race blanche.

MERCREDI 1er JANVIER. — Football Rugby. — Parc des Princes. — Le match France-Ecosse est gagné par l'équipe écossaise par 21 points à 3.

JEUDI 2 JANVIER. — Football Association. — Saint-Ouen. — L'équipe du Montriond Sport bat celle du Red Star, par 3 buts à 1.

SAMEDI 4 JANVIER. — Football Rugby. — Twickenham. — L'équipe des Afrikanders bat l'équipe d'Angleterre, par 9 points à 3.

DIMANCHE 5 JANVIER. — Football Rugby. — Colombes. — Le Racing Club de France bat le Stade Bordelais par 11 points à 6, au Parc des Princes. Le Stade Français et le Football Club de Lyon font match nul.

DIMANCHE 5 JANVIER. — Football Rugby. — Boulogne. — L'Association Sportive française bat le C. A. de la Société générale par 2 buts à 1.

ESCRIME

DIMANCHE 5 JANVIER. — Les armes de combat. — *Poule d'assaut à la baïonnette*: 1. Bourgoin (Jeantys), 0 touche; 2. *ex-æquo*, Joë Bridge, Rodocanachi et Weil.

GOLF

SAMEDI 4 JANVIER. — La Boulie. — La médaille d'argent mensuelle, réservée aux joueurs dont le handicap n'est pas supérieur à 18, a été gagnée par MM. B. Vagliano (H 1) et J Raimon (H 16), avec 83 net; le chevalier de Knyff (H 15), se plaçait troisième avec 85.

HIPPISME

DIMANCHE 5 JANVIER. — Nice. — *Prix de Monte-Carlo* (grande course de haies, 3.000 mètres, 50 000 francs): 1. Mary the Second, au baron M de Rothschild (Thibault); 2. Novelty; 3. Le Sopha. — P. M.: gag. 92 fr.; pl. 33 fr., 17 fr., 15 fr.

NOTRE TABLE DES MATIÈRES

Nous tenons à la disposition de nos lecteurs la table des matières du second semestre 1912 de la *Vie au Grand Air*.

Cette table sera envoyée gratuitement à tout abonné et, contre 0 fr. 25, à tout lecteur non abonné.

CE QU'IL FAUT LIRE

Le Cyclisme, par Marcel Viollette et les principaux champions. Sports Bibliothèque le volume 6 francs.

La Boxe, par les champions en collaboration avec J. Mortane. Sports Bibliothèque le volume 6 francs.

Librairie Pierre Lafitte et Cie.

(1) Nous recevrons avec plaisir tous les renseignements sur les inventions nouvelles que l'on voudra bien nous faire parvenir.

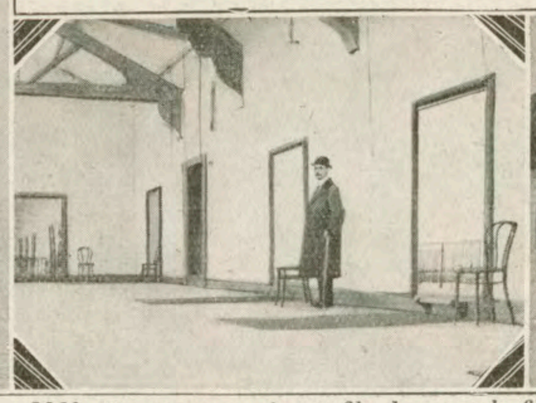
LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE

M. D. Mérillon, président de l'Union des Sociétés de Tir de France, grand officier de la Légion d'honneur.

Notre collaborateur Joë Bridge s'est battu en duel l'autre semaine, à la Grande Roue de Paris, avec le professeur Bourdette. Joë Bridge, pur épéiste, laissa son adversaire attaquer pendant la première reprise ; il le blessa cependant légèrement au poignet; il attaqua à son tour durant la deuxième reprise et fit au professeur Bourdette une blessure profonde qui mit fin au combat. En médaillon, Joë Bridge après son duel. (Photos Matin.)

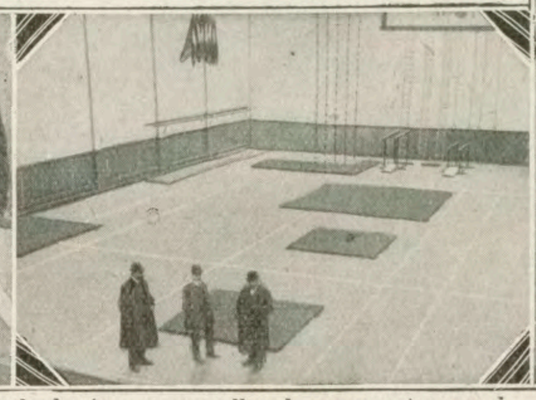
M. Savary, le constructeur d'aéroplanes bien connu, vient d'être nommé chevalier de la Légion d'honneur.

Mlle Arangi, du L. T. C. de France, qui a très bien joué au cours du match Lyon-Paris.



MM. Bessonneau, père et fils, les grands filateurs d'Angers, ont inauguré l'autre dimanche les immenses salles de gymnastique et de culture physique, destinées aux jeunes ouvriers de leur usine. Ces jeunes gens pourront ainsi s'entraîner pour le challenge doté par MM. Bessonneau d'un prix annuel de 5.000 francs et destiné à récompenser l'ouvrier qui se montrera l'athlète le plus complet. physique. (A gauche :) *Vue de la salle de culture*

(Au milieu :) *M. Bessonneau.*

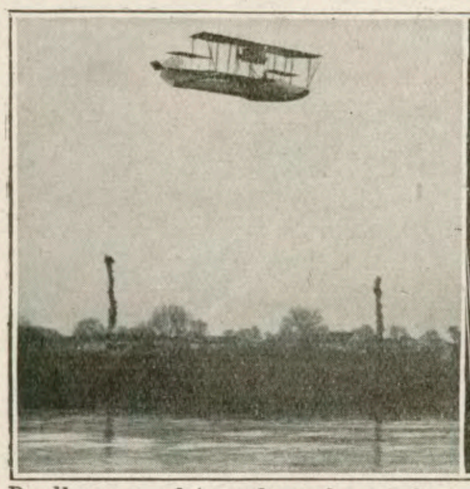


Le professeur Rodolphe, l'excellent athlète, dirigera le travail physique des jeunes gens.

Le match de football rugby qui opposait le 29 décembre l'équipe de l'Avenir Bayonnais à celle du Stade Nantais, a été une victoire pour les Bayonnais qui marquèrent 22 points à 3.

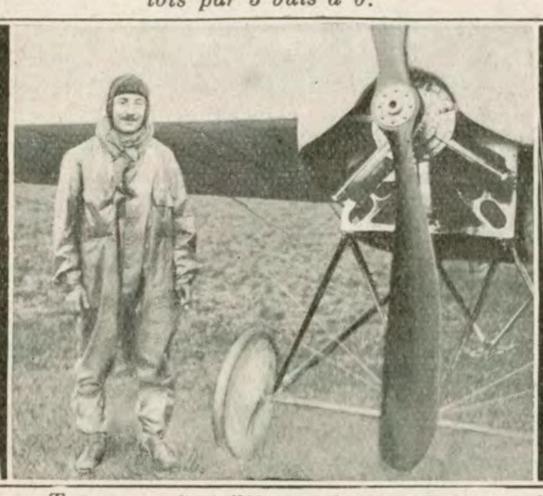
L'équipe d'association du Montriond Sport qui a battu le 1er janvier les joueurs du F. E. C. de Levallois par 3 buts à 0.

Le Stade Nantais éprouva sa première défaite de l'année à Bayonne. Il fut battu ensuite à Tarbes. Notre photographie représente le seul essai marqué par les Nantais pendant leur match contre les Bayonnais.



Paulhan en plein vol au-dessus de Bezons. Le vainqueur de Londres-Manchester a mis au point un nouveau « Flying Boat ».

Mmes Duffour et Ricard, gagnantes de la Coupe de luges de Superbagnères.



Tabuteau, le célèbre aviateur, dont les prouesses aériennes ne se comptent plus, vient d'être nommé chevalier de la Légion d'honneur.

Serès, le fameux stayer, a fait une chute en s'entraînant autour de Longchamp.

La fillette d'Ellegaard est naturellement une fervente de la bicyclette. Chaque jour elle accompagne son père au vélodrome sur sa petite machine.

Le départ de la course de Six heures. Cette épreuve, qui s'est disputée dimanche dernier au Palais des Sports, fut très intéressante et constituera un prélude à la course des Six Jours dont le départ sera donné lundi prochain.

Gilbert a battu les records du monde de 350 à 600 kil. (Monoplan Morane-Saulnier, moteur Le Rhône).

Dupré et Lapize, qui se sont classés premiers de la course des Six heures devant Pouchois-Beyl et Comès-Petit-Breton, couvrant 233 kil. 100 m. Lapize avait déjà gagné cette épreuve l'an dernier avec Emile Georget comme coéquipier. (Pneus Hutchinson.)

HIPPISME

L'Enseignement de l'année [1]

Conclusions pratiques pour la recherche du croisement.

On peut dire de l'inbreeding ce qu'Esope disait de la langue, lorsqu'il la présentait d'un jour à l'autre comme la meilleure ou comme la pire chose qui fût au monde.

L'explication en est très simple : l'inbreeding tend à reproduire le type de l'ancêtre commun. Si cet ancêtre commun est un digne représentant de la race, rien de meilleur; si, au contraire, c'est un mauvais cheval, rien de pire.

Mais il faut encore nous expliquer sur ce qu'on doit entendre par « un digne représentant de la race ».

Si nous parcourons la liste des ancêtres communs, qui ont fourni les inbreedings de nos 143 gagnants de plus de 20.000 francs en 1912, nous y trouvons beaucoup d'excellents performers. Citons parmi les plus souvent répétés : The Flying Dutchman, vainqueur du Derby; Newminster, vainqueur du Saint-Léger: Stockwell, vainqueur des Deux Mille Guinées et du Saint-Léger; Rataplan, vainqueur de nombreuses courses; King Tom, second du Derby; Dollar, vainqueur du Prix Hocquart, de la Coupe de Goodwood et du Prix Rainbow; Hermit et Galopin, vainqueurs du Derby et l'invincible Saint-Simon. Quant à leur carrière d'étalons, il est, je crois, inutile d'insister sur des sujets aussi universellement connus.

Mais, à côté de ces belles performances, chacun de ces ancêtres communs peut invoquer un autre titre représenté par la valeur de son pedigree. Je n'ai pas l'intention de faire ici une étude détaillée de leur ascendance; je me bornerai simplement à rappeler que, parmi ces neuf étalons, cinq appartiennent à la famille 3 et les quatre autres se répartissent respectivement dans les familles 1, 5, 8 et 11.

Cette constatation ne doit pas nous étonner : nous pouvions facilement la prévoir après la lecture du tableau dans lequel j'ai présenté la répartition par familles des ancêtres communs des produits considérés et de ceux de leurs parents. Je veux d'ailleurs compléter ce tableau en groupant en une seule ces trois séries d'ancêtres communs, qui fournissent l'inbreeding dominant aux 143 gagnants de plus de 20.000 francs, à leurs pères et à leurs mères.

Nous aurons ainsi un total de 429 ancêtres communs qui se répartissent dans les familles de Bruce Lowe de la façon suivante :

Fam. 3	203	anc. comm.	Fam. 10	10	anc. comm.
Fam. 8	41	—	Fam. 7	7	—
Fam. 1	22	—	Fam. 22	5	—
Fam. 11	22	—	Fam. 24	4	—
Fam. 14	22	—	Fam. 25	3	—
Fam. 5	20	—	Fam. 32	3	—
Fam. 2	16	—	Fam. 15	2	—
Fam. 12	12	—	Fam. 16	2	—
Fam. 4	11	—	Fam. 21	1	—
Fam. 13	11	—	Fam. 23	1	—
Fam. 19	11	—			

Nous voyons que la famille 3 distance toutes les autres : c'est elle que Bruce Lowe plaçait, au point de vue de l'aptitude, au premier rang; car il reconnaissait à ses représentants une qualité aussi grande au haras que sur le champ de courses.

Une autre constatation curieuse, c'est que les huit places suivantes sont prises, sur cette liste, par les quatre familles de coureurs et les quatre familles d'étalons. Ces dernières occupent même une situation prépondérante vis-à-vis de celles-là; en effet, le total obtenu par les familles d'étalons (8, 11, 14 et 12) atteint 97, tandis que celui des familles de coureurs (1, 5, 2 et 4) ne s'élève qu'à 69.

Enfin, en groupant les chiffres de la famille 3, des familles d'étalons et des familles de coureurs, on arrive à 369 ancêtres communs, ce qui, sur les 429 considérés, n'en laisse que 60 au crédit des familles d'outsiders, soit environ 14 0/0.

J'espère être arrivé à réunir ainsi un commencement de preuve pour démontrer que les ancêtres communs sur lesquels on veut établir un inbreeding doivent non seulement avoir accompli de bonnes performances sur le champ de courses aussi bien qu'au haras, mais encore posséder un pedigree excellent.

C'est ainsi que nous entendons définir, suivant l'expression employée au début de cette chronique, « un digne représentant de la race ».

J'ai beaucoup insisté sur ce point que j'avais déjà effleuré précédemment, parce que je crois que nos éleveurs ne sont pas encore très convaincus de son importance.

Il y a d'ailleurs un fait indéniable dont il faut chercher l'explication. Comment se fait-il que, parmi les bases d'inbreedings de tous ces chevaux français, les ancêtres communs nés en France, occupent une place ridiculement minime ?

Mon idée est qu'en France nous nous préoccupons trop de l'individualité d'un étalon et que nous arrivons à méconnaître l'influence de son ascendance. Je m'explique : nous jugeons un cheval sur son modèle, sur ses performances, quelquefois aussi sur la casaque qu'il est chargé de représenter. Une fois le verdict rendu du bon côté, c'est un crack et ce doit être un merveilleux étalon.

Je me rappelle avoir lu récemment, dans un livre d'élevage anglais, une appréciation peu enthousiaste pour les capacités d'un éleveur britannique; celui-ci, rapportait l'auteur dans le but de faire ressortir la puérilité de ses vues, envisageait comme le comble de l'idéal le produit issu de l'union du vainqueur du Derby avec la gagnante des Oaks.

Je n'ai pas pu m'empêcher, en lisant cette phrase, d'y reconnaitre la théorie d'élevage qui, en France, a le plus d'adeptes. Regardez les ventes de yearlings : quels sont les lots qui atteignent les plus gros prix ? Ce sont les propres frères des cracks, et pourtant, en se fondant sur l'expérience, tous les théoriciens sont d'accord sur le fait, sinon sur sa cause, que les propres frères consécutifs des excellents chevaux sont généralement de classe bien inférieure à celle de leurs aînés. Ce sont ensuite les produits des grands vainqueurs, même lorsque le croisement laisse beaucoup à désirer.

Du reste, il y a bien des éleveurs français qui soutiennent et écrivent que l'élevage est une pure loterie dans laquelle il faut s'en remettre au hasard; ils sont même arrivés à convaincre leur syndicat qui, chaque année, tire une tombola, distribuant par la voie du sort des saillies gratuites.

C'est avec ces théories que nous sommes arrivés à faire de notre élevage un édifice boiteux qu'il nous faut étayer chaque année au moyen des importations anglaises. Cette dernière affirmation, je la tire de l'interview d'une haute personnalité de l'élevage français, interview qui a paru, il y a quelques jours, dans *le Jockey*.

Et pourtant, j'aspire au jour où nous pourrons renoncer à ces importations, au jour où l'élevage français se suffira à lui-même. Avec un peu de méthode, nous aurions déjà dû atteindre ce but. Car, ce qui nous manque, ce ne sont pas les poulinières; nous en avons d'excellentes même parmi les souches importées depuis près d'un siècle; ce ne sont pas les étalons non plus, puisque ceux qui sont nés en France tiennent leur place vis-à-vis des importés. C'est la méthode dans le croisement qui nous fait défaut : il suffit de parcourir les pedigrees, comme je l'ai fait en en établissant environ 300 cette année, pour se rendre compte que ce qui fait la qualité du sang anglais, c'est la régularité dans l'application de la méthode, principalement dans les degrés éloignés.

Nous devrions nous mettre résolument à établir les fondations de notre race indigène en nous orientant vers les inbreedings plus rapprochés, parmi lesquels nous exercerions une sélection rigoureuse.

C'est ainsi seulement que nous pourrons arriver à soutenir l'édifice dont, jusqu'ici, nous nous sommes bornés à embellir la façade.

René Riondet.

(1) Voir les numéros 743, 744, 745 et 746.

Le Meeting de Nice

Le Prix de Monte-Carlo et ses divers vainqueurs.

(Dépêche de notre envoyé spécial.)

Chaque année, au retour de Nice, j'entends les propriétaires, ceux du moins auxquels les gros morceaux ont échappé, jurer leurs grands dieux qu'ils n'y enverront plus de chevaux l'année suivante. Les difficultés et les frais de déplacement leur rendent sans doute les déceptions plus sensibles qu'ailleurs. Mais si elles sont vives, elles s'oublient vite et les serments d'abstention aussi, car les concurrents reviennent chaque année plus nombreux.

C'est par le Prix de Monte-Carlo qu'a débuté le meeting d'hiver de 1913.

Les années précédentes, nous avions une journée d'attente, quelques courses modestes où les candidats à la grande course de haies du dimanche suivant, venaient tâter le terrain. Faut-il regretter qu'elle nous ait fait défaut cette année ? On a pu y trouver des indications parfois utiles, mais parfois aussi bien trompeuses. Tattling et Maïs II qui les avaient gagnées l'an dernier, sont partis favoris le dimanche suivant dans le prix de Monte-Carlo et n'ont pas été à l'arrivée, tandis que Le Sofa, que Tattling avait battu de loin trois jours auparavant, gagnait facilement. Le propriétaire de Maïs II et de Tattling a pris sa revanche, cette année, avec Mary The Second qui a battu, non sans lutte mais très nettement, Novelty et Le Sopha. Les trois concurrents, bien que tous âgés de cinq ans, sont de récentes recrues; leurs débuts datent de l'automne dernier. Tous les trois avaient montré de plus une sérieuse qualité, plus de qualité que tous les adversaires qu'ils rencontraient dimanche. Il semble bien que, s'il se fût agi d'une course plate, le résultat n'eût pas été bien différent.

En septembre, à Maisons Laffitte dans le prix de la Tamise, il y avait une demi-longueur entre le gagnant, Novelty et Mary The Second qui lui rendait deux livres. Dimanche dernier, c'est Mary The Second qui en reçoit quatre de Novelty et qui gagne d'une courte encolure. La jument avait moins bien fait ses preuves en

MARY THE SECOND

obstacle que son rival; elle fatiguait toujours un peu sur l'obstacle, si bien que très brillante souvent dans le parcours, elle se trouvait hors d'état de finir. Mais il était permis de croire que, mieux rompue au métier, elle se comporterait autrement. Au surplus, comme on pouvait le prévoir, la distance du prix de Monte-Carlo et le parcours de Nice lui ont été, de même qu'à Novelty, très favorables.

Sa victoire a été nette mais il est fort possible que la question de monte ait joué un rôle : Thibault l'a sagement ménagée dans le parcours et ne l'a amenée qu'au dernier tournant; il a pu ainsi utiliser toute sa vitesse.

Les écuries James Hennessy, A. Veil-Picard, Liénart, si heureuses à Nice d'ordinaire, n'ont pas brillé. Mais il faut mettre à part le représentant de l'écurie Veil-Picard, Lord William. Le juger sur sa course de dimanche, d'ailleurs très honorable, serait fort imprudent. C'est je crois un bon cheval, qui a besoin encore pour donner toute sa mesure d'un peu de temps. Quant à l'écurie Liénart, qui a gagné six fois le Prix de Monte-Carlo depuis dix ans, c'est la première fois qu'elle ne figure pas parmi les trois premiers. Elle était troisième l'an dernier avec Kumamoto, gagnante en 1911 avec Prince de Magny et en 1910 avec Kumamoto, seconde en 1909 avec Gisèle, derrière Eastman qui portait, comme Mary The Second les couleurs du Baron Maurice de Rothschild, gagnante enfin les années précédentes, avec Magou, Samsam, Nana Sahib et Tigellin.

Stuart.

Poignée de nouvelles.

— Sait-on que le total des recettes encaissées aux entrées par les cinq sociétés hippiques de Paris, a atteint le chiffre de 10.701.503 francs dans le courant de l'année 1912 ?

— Quant aux opérations du pari mutuel, pour ses cinq sociétés, elles se sont élevées au chiffre imposant de 370.804.915 francs.

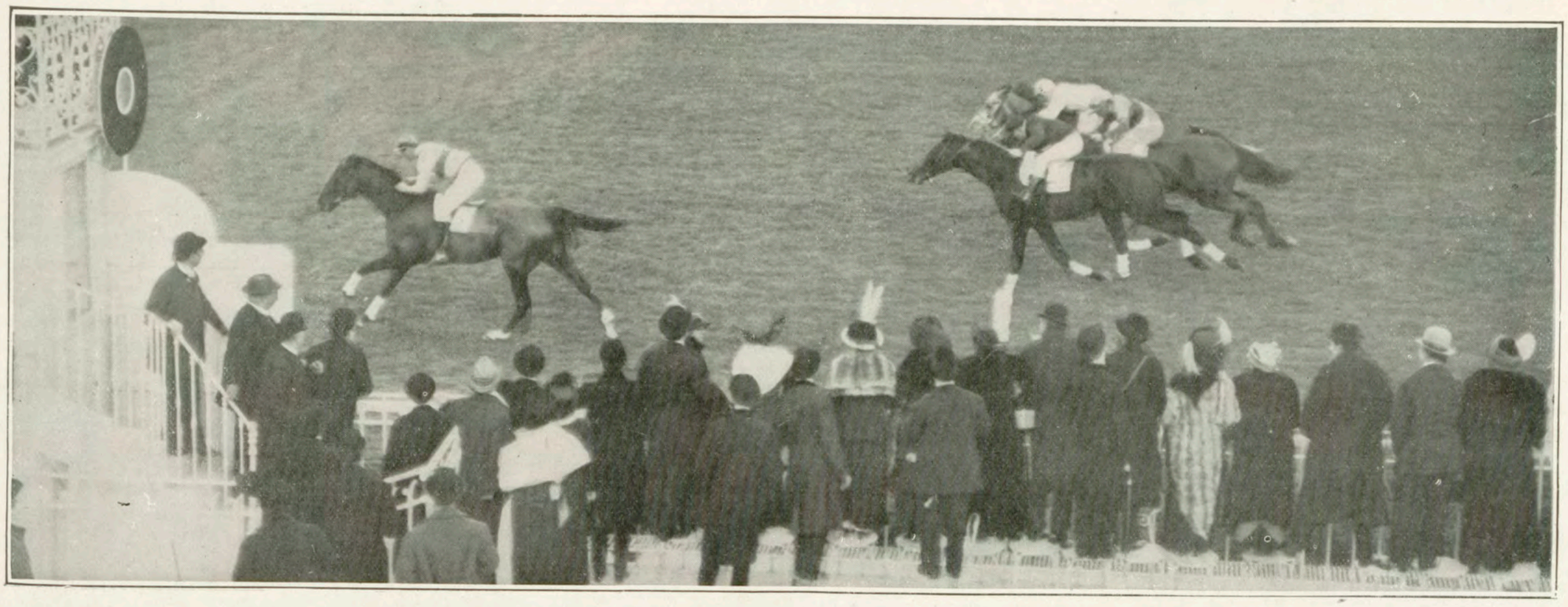
— Lancaster, l'excellent jockey d'obstacles, qui avait été victime d'une chute très sérieuse, en arrière saison, est maintenant rétabli. Il s'est remis en selle pour le meeting de Nice.

— Thibault, qui lui aussi avait été très sérieusement touché, a fait une brillante rentrée dimanche dernier à Nice, il pilotait en effet le vainqueur du Prix de Monte-Carlo, Mary The Second.

TOUS LES LECTEURS DES PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
DOIVENT CONSIDÉRER
EXCELSIOR
COMME
LEUR JOURNAL QUOTIDIEN
Demander l'envoi franco de la liste détaillée des *Primes et Avantages* offerts aux abonnés d'un an.

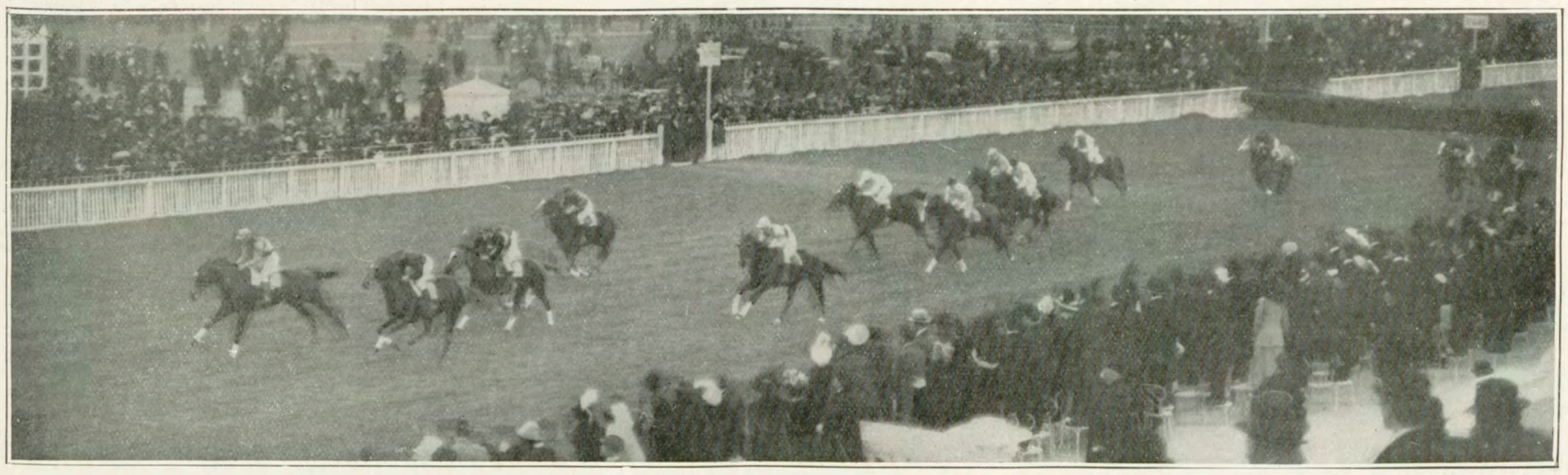
EXCELSIOR, 88, Champs-Élysées, Paris.

LES COURSES A NICE



LE PRIX DE VILLEFRANCHE (Steeple-chase, 3.500 mètres, 5.000 francs) 5 janvier. — L'ARRIVEE

Le meeting de Nice a débuté dimanche dernier par une grande réunion. Le Prix de Villefranche qui était au programme a été très disputé; il s'est terminé par la victoire de Lord Loris, qui l'emportait d'une longueur et demie sur Va Tout ; Skaliger finissait troisième.



LE PRIX DE MONTE-CARLO (grande course de haies 3.000 mètres, 50.000 francs). — LE PREMIER PASSAGE DEVANT LES TRIBUNES

Vingt concurrents se sont présentés dans le prix de Monte-Carle. Le départ a été donné dans d'exellentes conditions ; tout de suite le train a été très rapide. Balagan a mené devant Rovno, Bryony, Castagnette, Petit Duc, Novelty, Le Sopha, Cantelou et Batailleur. Au premier passage devant les tribunes le lot était déja très égrené, Balagan et Rovno galopaient en tête.

L'ARRIVÉE DU PRIX DE MONTE-CARLO

A l'entrée de la ligne droite, Novelty qui s'était rapproché progressivement réglait Balagan; mais Mary The Second menait très fort et les deux chevaux sautaient ensemble la dernière haie. La jument de M. de Rothschild parvenait à conserver une courte encolure sur Novelty. Le Sopha terminait troisième à une tête.

LE COURSING AU TREMBLAY

Mme PAUL LILLAZ
Les levriers de Mme Paul Lillaz remportèrent, le 29 décembre, le Prix Bed of Stone et le Prix Muriel.

Mlle J. CHAVOT
Bagatelle, le chien de Mlle J. Chavot fut battu par White Magnet à Mme Hubin.

Mme MARCEL BOULENGER
Descendant, l'excellent chien de Mme Marcel Boulenger, à fait une brillante rentrée dans le Prix Muriel.

LE SLIPPER VA DONNER LE DEPART A HAYESLAND ET A WHITE MAGNET DANS LE PRIX SEA CORE
Beaucoup de sportsmen s'étaient rendus l'autre dimanche à la réunion du Greyhound Club de France. Notre photographie représente le départ de la demi-finale du prix Sea Core, dans laquelle Hayesland, à M. A. Lazard battit White Magnet à Mme P. Lillaz.

LE CHIEN NE VEUT PAS LACHER SA PROIE
L'élevage français va encore s'améliorer, car beaucoup de propriétaires sont décidés à faire l'acquisition de chiens anglais réputés.

LA PRISE DU LIÈVRE
La classe des levriers français a beaucoup monté. Les chiens, amenés en bonne condition par des entraineurs anglais, ont maintenant une grande résistance

De la piste à la scène (1)

PAR **PAUL BOURRILLON**, ancien champion du monde cycliste

ENFIN, le coup de canon résonne, ébranlant tous les alentours. Peu m'importe !

Je fonce tête baissée, pédalant rageusement, arrivant le premier au virage, en l'occurence un mât et une barrique défoncée. Je relève la tête juste à temps pour m'apercevoir qu'il faut tourner. Trop tard. La chute va me punir et faire disparaître toutes mes espérances, mais j'ai une subite inspiration, je m'accroche d'une main à la barrique je vire sur place et gagne haut la main et la course et 15 francs.

J'aurais remporté le Championnat du Monde que mes parents et mes amis n'auraient pas été plus fiers. Sur le premier moment, mon père avait voulu m'adresser une semonce, mais on sentait dans sa voix une telle inflexion douce et tendre que je m'étais vite rendu compte qu'au fond il était enchanté. Ma mère ne me gronda point, mais se contenta de me faire remarquer :

— C'est ça qui a dû bien arranger tes souliers Richelieu !

Et ce fut tout ! Quf ! j'avais eu si peur !

Les voyant si parfaitement disposés, je n'hésitai pas à leur annoncer, timidement toutefois, que j'avais bien l'intention de courir la course de tricycles, le lendemain. J'obtins l'autorisation avec un froncement de sourcils qui se terminait par un sourire, et je m'endormis, le cœur léger, faisant des rêves de gloire, auprès desquels le Paul Bourrillon des précédents songes n'était qu'un vulgaire petit coureur, sans prestige et sans valeur.

Une course dotée de 15 francs de prix avait suffi à me faire prendre vis-à-vis de moi-même pour un grand champion.

Quel ne fut pas mon étonnement, le lendemain, 14 juillet, d'entendre mon père me déclarer au déjeuner :

— Ne mange pas tant, ça te fera mal pour courir !

Comment, papa me donnait maintenant des conseils d'entraînement ? Victoire !

Puis :

— Petit, je n'ai rien à faire, je vais t'accompagner pour voir un peu comment tu t'en tires !

Joie ! succès ! bonheur !

Et, tout fier du résultat si rapidement obtenu, plein de reconnaissance pour la Fête Nationale et la Prise de la Bastille, causes de tant de félicité, je partis aux côtés de mon père qui tirait mon tricycle... pour m'éviter de me fatiguer par des efforts inutiles avant de courir.

Au champ de courses, si je puis ainsi appeler la piste préhistorique qui servait à mes ébats, tout le monde vient complimenter mon père, tous le félicitent, me serrent la main avec effusion et, comble des combles, chacun se dispute l'honneur d'acheter le vélocipède pesant et lourd qui me permit de gagner la veille. Non seulement ma désobéissance et ma dissimulation s'étaient traduites par des pardons rapides de la part de mes parents, mais encore elles donnaient l'occasion à mon père de faire des affaires. Jamais je n'aurais pu croire être ainsi favorisé de la fortune à mes débuts. Aussi, je renonce à vous dire combien nous étions satisfaits, papa et moi.

Le marché fut vite conclu et la machine de 25 kilos fut vendue à un prix incompréhensible. Le gain était bien supérieur aux modestes 15 francs que j'avais gagnés pour la rendre quasi-célèbre.

Comme la veille, je remportai encore une victoire, cette fois sur un tricycle.

Ce soir-là, mon père, très fier et très heureux, ne cachant plus ses sentiments, me déclara, au dessert :

— Tu as de l'étoffe, petit, mais plus de machine ! Je décide donc de t'en donner une nouvelle, avec tous les perfectionnements de celles des coureurs de profession. J'ai vu dans le catalogue Peugeot celle qui convient à ton nouveau passe-temps (il ne disait pas encore métier). Je vais te la faire venir et si cela t'amuse, tu pourras continuer.

Tels furent mes débuts. Pendant plusieurs années encore, j'allais glaner des lauriers dans la région.

Mais, comme les prix étaient peu élevés, je m'arrangeais pour courir le plus de courses possible afin de gagner davantage.

CHAPITRE III

MA RENCONTRE AVEC CASSIGNARD

A dater de ce jour, chaque réunion de course me voyait, au départ des épreuves les plus diverses. Dans la région, je me heurtais souvent à des coureurs de Paris et je concevai déjà qu'un jour arriverait bientôt où je m'en irais m'essayer dans la capitale.

C'est justement lors de la participation d'un coureur, sinon Parisien, tout au moins qui venait de Paris, que je fis la seule combinaison de ma carrière. Il s'agissait de Louis Loste. J'avais gagné la régionale et ma pointe finale avait sans doute étonné ce brave garçon, qui vint à moi avant l'épreuve à laquelle nous devions tous deux participer.

— A nous deux, petit, me dit-il, je te laisserai gagner la course et nous partagerons le prix !

A la pensée que je serais délivré d'un pareil adversaire, je n'hésitai pas, j'acceptai. Loste devait

PAUL BOURRILLON, DANS ORPHEE

Ce dessin inédit qui représente Paul Bourrillon dans sa dernière création d'Orphée, dans *Orphée aux Enfers*, aux Variétés, est dû au très remarquable artiste Georges Villa.

m'aider à triompher, mais, dès le départ, je le passais, m'apercevant qu'il n'avançait pas, et la lutte s'engageait avec les autres concurrents. Je gagnais et Loste était quatrième ! Ma parole était donnée, je lui remis la moitié du prix, mais j'étais navré. J'étais vacciné, du même coup, contre l'idée de pouvoir combiner à l'avenir. Je préférais être battu, par défaut de combinaison, que gagner avec l'idée que le mérite de ma victoire était contrebalancé par l'aide d'un camarade. Et je puis jurer qu'à partir de ce jour, je n'ai jamais donné ou reçu 20 sous seulement pour favoriser la chance.

Quinze jours après cette course, je me rendis à Miramon, pour courir notamment l'internationale, à laquelle prenait part le fameux Cassignard. Ce fut la seule fois que je fus opposé à ce brillant champion. Pendant près d'un an, tous deux nous courûmes dans la même région et jamais nous ne nous rencontrâmes depuis. Le pauvre Cassignard, trois fois champion de France, l'un des plus brillants sprinters qui aient existé, se tua, on le sait, dans une chute de cheval, le 28 septembre 1893. Il avait vingt ans seulement !

Je dois avouer que la seule fois où je lui fus opposé, je ressentis un de ces phénomènes nerveux qui souvent, par la suite, me coupèrent les jambes dans les grandes circonstances. Je marchais à merveille, prenais la tête, et soudain, sans raison, trouvant sans doute que la tâche était au-dessus de mes forces, je ne pouvais plus actionner mes pédales, j'étais fini, incapable d'insister et je m'arrêtais, profondément ému. C'était stupide, ridicule sans doute, mais combien je fus obligé de lutter pour arriver à me corriger de ce défaut qui me coûta, j'en suis certain, bien des victoires.

A l'époque dont je parle, j'avançais terriblement vite, et j'avais sur les coureurs parisiens l'avantage considérable de connaître à merveille les mauvaises pistes régionales. Aussi étais-je avantagé vis-à-vis d'eux.

A Miramon, j'espérais me bien classer. Je n'avais pas la folle ambition de triompher de Cassignard, mais je tâcherais de ne pas finir trop loin de lui. Rien que l'idée de cette rencontre m'oppressait et m'émotionnait plus que je ne puis le dire. Je me souviendrai toujours de cette course. Ma tactique était la même que celle que j'employais toujours : partir dès le départ à fond de train, virer le premier et foncer sur le poteau sans m'occuper des autres.

Parmi les concurrents. se trouvait certain coureur régional dont l'accoutrement m'avait quelque peu diverti : il portait un gilet de flanelle sans manches en guise de maillot, une culotte que maintenait une ficelle et des souliers, exagérément troués. Ce spectacle m'avait fait perdre un peu de mon émotion.

Le grand moment arrive ! Je viens me ranger sous les ordres du starter. Le signal retentit et aussitôt, sans attendre de savoir ce qu'allait faire Cassignard, je pars comme un fou, vire sur place au virage où j'arrive en tête avec sept ou huit longueurs sur le peloton. Soudain, dès que j'eus constaté l'écart qui existait entre moi et mes suiveurs, je fus tellement saisi, ahuri, hébêté que, sans la moindre raison, je descendis vaincu par l'émotion. Il ne pouvait me venir à l'idée que je pouvais battre Cassignard !

Fort heureusement, je me réhabilitais dans la seconde Internationale que je gagnais, ce qui m'évitait de m'être dérangé pour rien.

D'ailleurs, à cette époque, les coureurs n'avaient pas à se plaindre. Ils étaient grassement rémunérés. La moindre internationale rapportait 150 francs au premier. Et je vous garantis que je tâchais toujours de faire ample moisson de lauriers.

A La Réole, par exemple, je ne manquais jamais de courir d'abord l'épreuve de Juniors, puis la Régionale, l'Internationale de Juniors, l'Internationale de Seniors, la course d'honneur et celle de tandems. Et il m'arriva souvent de les gagner toutes. C'est dire que dès mes débuts, je n'avais pas à me plaindre. Je courais tout !

La maison Peugeot me donnait 33 0/0 de prime en plus de mes prix. Je dois vous avouer qu'elle trouvait exagéré cet amour du sport et du gain qui me faisait aligner dans toutes les épreuves. Elle me remettait régulièrement 7 à 800 francs de primes par mois. Aussi, étais-je assez mal vu des ingénieurs qui trouvaient ces émoluments exagérés, ne se rendant pas compte qu'à cette époque j'étais la meilleure réclame de la maison dans le Midi.

Plus tard, quand il fallait discuter avec les directeurs de la marque, je n'étais pas de force pour soutenir mes intérêts. Aussi, j'envoyais mon équipier Tony Reboul qui s'y entendait à merveille. Après avoir exposé toutes mes bonnes raisons, les avoir fait ressortir, lorsqu'il voyait que l'affaire était à peu près conclue, mais qu'il fallait cependant encore livrer un assaut, il prenait son élan et exécutait un merveilleux saut périlleux. Nos patrons riaient, ils étaient désarmés, nous obtenions régulièrement gain de cause.

CHAPITRE IV

MA PÉRIODE PROVINCIALE.

Avant de passer au récit de ma vie de sprinter à Paris, et, abandonnant un instant les anecdotes, je vais rappeler, si vous le permettez, mes principales courses du début, pendant la période provinciale de ma carrière.

Après mes débuts à Marmande, les 13 et 14 juillet 1892, je rencontrai, à Sainte-Bazeille, Ratié, Loste et Fouaneau qui me battirent. Puis à Port-Sainte-Marie, le 12 septembre, je prenais ma revanche légèrement me faisant battre dans une épreuve par Ratié, dans l'autre par Fouaneau. Le 30 octobre, à Duravel, je ne figurais pas dans la première internationale où se classaient Béconnais, Ratié et Bouillères, mais je gagnais la seconde. Je continuais à courir avec des intermittences de

(1) Voir le numéro 746.

succès et de revers, ceux-ci sourtout causés par le trac dont je parlais tout à l'heure et, en 1893, j'étais considéré comme l'un des meilleurs «juniors» du Sud-Ouest.

A Moissac, le 28 mai 1893, je remportais deux victoires et n'étais battu dans la troisième course que par Laharrague, coureur béarnais considéré alors comme un futur champion. La semaine suivante, j'étais battu par Ratié, qui confirmait son succès le 25 juin, à Agen. Un mois plus tard, à Bergerac, si j'étais encore vaincu par Laharrague, j'avais la satisfaction tout au moins de gagner de loin... une course de lenteur! Je triomphais à Dax, le 29 août et le 24 septembre, à Bazas, j'étais second derrière Fouaneau et devant Henri Loste.

Je me reposais alors pendant toute la saison d'hiver, décidé à briller d'un plus vif éclat en 1894. Dès que je le pouvais, je m'entraînais rageusement, travaillant avec méthode et soin, et m'exerçant et au train et au sprint.

Je réapparaissais en piste à Langon, le 1er avril, par deux victoires, battant notamment Desprat. A Pau, le 8 avril, je triomphais de Laugt et Favier. Le 22 avril, à Mont-de-Marsan, je remportais toutes les courses auxquelles je participais. Ma première défaite de la saison m'était infligée à Bordeaux. Et c'était une suite de succès à La Réole, à Bazas et à Lectoure où je battais Henri Loste, Fouaneau et Desprat.

C'est alors que je me présentai pour la première fois contre de véritables champions : le 13 mai, à Bordeaux, l'Américain Wheeler et l'Anglais Barden avaient été engagés par la direction du Parc. Dans ma série de l'Internationale du quart de mille, Wheeler réussissait à me battre, mais non sans peine et j'étais heureux de ce premier contact avec un homme de classe. Le lendemain, nous allions à Bayonne où je gagnais les juniors, mais où je succombais à nouveau derrière Wheeler dans l'Internationale. Le jeudi suivant, nouvelle séance à Bordeaux avec les mêmes cracks. Mais j'étais loin d'y briller. Je dois d'ailleurs ajouter, non point pour excuser mes échecs, mais pour prouver la valeur de mes adversaires, que l'Américain Wheeler, l'ami intime de Zimmerman, était alors le champion qui ne pouvait être battu. Médinger et Louvet avaient réussi à grand peine à triompher de lui au cours de la saison. Seul Zimmerman, était supérieur à lui, et Banker son égal. On voit donc que pour mes essais, je ne pouvais tomber mieux. J'avais bien observé son style, sa façon de courir et cette étude fut excellente pour moi. Elle me montra plusieurs de mes défauts dont je me corrigeai aussitôt. J'avais à cette époque un style décousu et désuni qui m'empêchait de profiter de toute ma vitesse, mais ce n'était rien encore à côté des nouveaux défauts que je me découvris quelque temps plus tard à Paris et dont j'eus plus de peine à me défaire.

Le 4 juin, je faisais mon premier déplacement sérieux. J'allais à Vichy. Je gagnais la course de primes : j'étais parti avec l'espoir de totaliser le plus de primes possible, j'en glanais 19 et je n'étais pas rejoint pour la dernière. Je m'attribuais également la course de Juniors et me rencontrais dans l'Internationale avec le fameux Médinger. Ma fâcheuse émotion coutumière m'assaillait, mais je parvenais cependant à en triompher. J'aurais bien voulu en faire autant avec Médinger, qui me battait. J'étais second, c'était mieux que je ne l'espérais et, pour me consoler, je remportais la course d'obstacles, car il y avait des courses d'obstacles à cette époque.

La réunion se terminait par une épreuve d'honneur, avec prime de 50 francs à chaque passage au poteau. Au quartier des coureurs, Médinger réunit les principaux concurrents, dont j'étais, et nous dit :

— Nous avons assez gagné comme ça; maintenant nous allons nous partager les primes, nous ferons un grand dîner ce soir avec cet argent et vous me laisserez gagner la course.

J'allais dire que je n'acceptais pas les combinaisons, lorsque Michelet me dispensa d'intervenir :

— Pourquoi faire participer Bourrillon au partage? demanda-t-il en ayant l'air de me toiser.

— Vous avez raison, répondis-je, car je défendrai ma chance.

Je me mis en piste avec le désir de gagner quelques primes et de me retirer ensuite. Je m'en attribuai trois, soit 150 francs, et aussitôt après le troisième passage au poteau, je descendis de machine. Comme il était entendu, Médinger triompha dans le dernier tour, mais je n'y étais pour rien.

Le 17 juin, à Toulouse, je gagne l'Internationale devant Loste, Michelet, Fossier et Crooks ; la semaine suivante, j'en triomphe à nouveau à Agen. De même à Castelmoron, mais à Castillon, Henri Loste me bat; à Arcachon, c'est Genêt; à Bagnères-de-Bigorre, c'est Fouaneau; à Fleurance, Ratié; à Saint-Gaudens, Ratinaud. Je traversais une fâcheuse période qui tenait à ma santé que le surmenage peut-être avait affaiblie.

Le 16 septembre, j'allais un peu mieux et je battais Laugt à Lavaur. Il me rendait la pareille dans une autre course. Le lendemain, je gagnais trois courses à Villeneuve-sur-Lot, et les 22 et 23, je mettais quatre victoires à mon actif, à Agen, devant Fouaneau, Delansorne et Loste. Enfin, le 21 octobre, je gagnais l'Internationale de Pau devant Laugt et Guicheney.

Lambrecht, le crack lyonnais, était classé premier le 28 octobre à Agen, grâce à une réclamation. J'avais triomphé, mais d'une façon peu régulière. Je ne voulais pas qu'il fût dit que j'avais été battu par mon rival qui m'avait enfermé à la sortie du virage et, plutôt que de triompher en réclamant, je préférai continuer sur la pelouse pour passer le poteau premier. Pour me consoler, je gagnais, le même jour, la seconde Internationale.

Et j'arrive à l'année 1895 qui définitivement m'imposa et me fit partir à Paris. Jusque-là, plus grands étaient mes progrès, moins j'étais apprécié dans la région. Chaque fois, on trouvait une excuse à ceux que je battais. C'est Banker qui allait décider de mon avenir.

CASSIGNARD — PAUL BOURRILLON

Cassignard, qui se tua dans une chute de cheval, à 20 ans, alors qu'il était un prodigieux sprinter, ressemblait étrangement à Bourrillon, âgé alors de 18 ans.

CHAPITRE V

IL Y A UN HOMME LA-BAS, DIT BANKER

Nous arrivons donc à ma saison de 1895. J'avais 17 ans, mais j'étais plein d'espoir, quoique ne pouvant vaincre l'émotion qui, si souvent, me coupait les jambes. Je m'étais reposé pendant l'hiver, suivant mon habitude, de façon à me retrouver facilement en forme pour la reprise des courses. Je commençais, à partir du mois de février, à m'entraîner tout doucement et m'en allai encore écumer dans la région.

Un jour, à Castelmoron-sur-Lot, où j'étais allé courir, je reçus même dans l'argent qui me revenait, 50 francs en pièces démonétisées. Je ne m'en étais pas aperçu sur le moment. Lorsque je m'en rendis compte, j'allai retrouver l'organisateur des courses, M. Paute, qui le prit de haut, me répondant :

— Vous pouvez encore vous estimer heureux, jeune homme! Votre engagement était arrivé trop tard, j'aurais très bien pu vous refuser de courir.

— Vous auriez pu me le dire auparavant! J'ai gagné toutes les courses, j'ai droit à mon argent !

— Si vous n'êtes pas content, laissez ces pièces, je ne demande pas mieux que de les reprendre, mais vous n'aurez rien de plus !

Voyant qu'il n'y avait rien à faire, d'autant plus que j'étais tout enfant et que je ne savais pas encore me défendre, je remportai mes Suisses assises et mes canons espagnols, tout heureux encore qu'on ne me les ait pas retenus. Je changeai, par la suite, à force d'être échaudé par les impresarii sans scrupules et les organisateurs sans conscience, comme on le verra souvent par la suite.

Je me souviens à ce propos du jour où je gagnai mon premier billet de banque de 500 francs. Une telle somme, à cette époque, me faisait l'effet de ce que pouvait être la fortune d'un Vanderbilt ou d'un Rothschild. C'était dans le Lot que j'étais allé courir. A force de totaliser les victoires dans les diverses épreuves, j'avais mis, à mon actif, cinq cents et quelques francs. Lorsque je passai à la caisse, l'organisateur me remet un grand billet comme je n'en avais jamais vu, sur lequel s'étalaient ces mots magiques : « 500 francs ». Mais, je n'étais pas bien sûr qu'un semblable papier représentât, à lui tout seul, autant de pièces de vingt sous. Je n'osais le prendre. Je demandais à tous s'ils pensaient que cette feuille valait bien le prix annoncé. Sûr, enfin, que je n'avais pas été trompé, je serrais le précieux chiffon dans une vieille enveloppe qui me servait de portefeuille et je m'en allais, non toutefois sans poser tout le temps ma main sur ma poche pour voir si je n'avais pas perdu ma fortune. Ah! je vous assure que le roi n'était pas mon cousin!

Et je repartais ainsi, avec un ami, pour retourner chez moi. Il y avait 25 kilomètres à faire par la route, pour trouver le train, et je m'en allais, tirant à la main ma bicyclette de course. En chemin, j'avais eu besoin de m'arrêter. Et j'étais remonté ensuite en machine. Soudain, je touche ma poche pour voir si je sens ma précieuse enveloppe. Plus rien! Ciel ! qu'est-il arrivé ? Mes richesses se sont évanouies, mes espérances sont anéanties! Que vais-je devenir! Il me semble que jamais je ne me remettrai de cette infortune, alors que si je n'avais pas gagné toutes mes courses, j'aurais été aussi avancé. Mais il faut que je tâche de retrouver mon enveloppe ! L'ai-je perdue ou me l'a-t-on volée ? Immédiatement, je rebrousse chemin et je refais la route que je viens de couvrir, mortellement inquiet, la rage et le désespoir au cœur.

Je regarde le sol... Rien! Je scrute les bas côtés de la route... Encore moins ! Qus vais-je devenir ? « Perrette et le pot au lait, » chantent dans ma tête, de façon désordonnée. Tout à coup, une pensée traverse ma cervelle : « Si j'allais à l'endroit où je m'étais arrêté tout à l'heure. » Après maints tâtonnements, maintes difficultés, car la nuit commence à tomber, je le retrouve. J'avance et, oh ! joie ! oh ! bonheur ! tout à côté, j'aperçois la fameuse enveloppe, toute sale, toute maculée. Malgré cela, je m'en saisis aussitôt, l'ouvre en hâte et, soupir de soulagement délicieux, je retrouve mon billet intact. Je reprends alors le chemin de la maison paternelle, heureux et léger et, le lendemain, mon premier acte consiste à aller acheter un magnifique portefeuille en maroquin. Au moins, de cette façon, je ne serai plus tenté de faire erreur!

J'allais courir à Pau, les 24 et 26 février et je gagnais trois courses sur quatre, me faisant battre dans l'une d'elles par l'excellent petit coureur parisien Muringer. Le mois suivant, le 24, je faisais le déplacement à Bordeaux où le Hollandais Smits me battait de justesse, mais je gagnais la course de tandems avec Ratié comme équipier.

La passion des voyages me prenait alors, et je décidais d'aller faire une tournée sur la Côte d'Azur. Le 1er avril, je courais à Monaco où je battais F. Reboul et Gougoltz qui commençait à s'imposer comme un crack. C'était notre première rencontre et pendant longtemps, par la suite, des querelles s'élevèrent entre Gougoltzistes et Bourillonnistes sur la suprématie de leur favori. Je finis par l'emporter, mais quelque temps plus tard seulement. Le 14 avril, j'étais battu par Parmac, à Aix-en-Provence, et je rentrais à Marmande. Dix jours après, je battais, avec Ratié, les frères Loste en tandem et je lançais un retentissant défi à toutes les équipes de tandems du monde. Cet incident fit du bruit, mais personne ne releva le gant, ce dont je fus navré, car Ratié et moi, nous avancions terriblement sur les machines doubles.

Je pense, qu'à cette époque, mon défi ne dut pas être pris au sérieux et je le regrette, car je suis certain que peu d'équipes auraient pu nous résister.

(A suivre.) PAUL BOURRILLON.

Le Gérant : CHARLES GUYOT.

Imp. de la *Vie au Grand Air*. — Imp. de Vaugirard, H.-L. Motti, dir., 12-13, impasse Ronsin, Paris.